CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române

Nr. 6 (101) ◆ 2008

www.roaf.ro/ro/cersenin

STATUL MAJOR AL FORŢELOR AERIENE – 15 ani cât o istorie Pag. 4-7

ROLEX 2008 Pag. 32-35

Zâmbetul bobocilor Pag. 18-19

NOI MIZĂM PE OAMENI, NU PE STRATEGII Pag. 12

JURNAL DE MISIUNE Pag. 62-63

PER ASPERA AD ASTRA

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI *"CER SENIN"*

Președinte
general-maior Ion Ștefan
e-mail: istefan@roaf.ro

Membri
general-maior CÂRNU FĂNICĂ
e-mail: fcarnu@roaf.ro
general de flotilă aeriană VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro
generalde brigadă COSTEL TĂTARU
e-mail: tataru@roaf.ro

Redacţia

Redactor-şef:
căpitan-comandor ŞTEFAN POPA;
e-mail: pstefan@yahoo.com

Secretar de redacţie:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactori:
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@yahoo.com
plutonier-major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Corectură:
ANDREIA LUNGU;
e-mail: andreia_lungu@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

SUMAR

ANIVERSĂRI – pag. 4-7, 38-39, 50-51

AGENDĂ – pag. 8-11, 13, 14-15, 30-31

MANAGEMENTUL RESURSELOR – pag. 12

ÎNVĂŢĂMÂNT – pag. 16-17, 54-55

INSTRUCŢIE LA ACADEMIE – pag. 18-19

ÎNVĂŢĂMÂNTUL UNIVERSITAR ÎN FORŢELE AERIENE – pag. 20-21

EXERCIŢII ÎN COMUN – pag. 22-27

INTERVIU – pag. 27

DIALOG – pag. 28-29

EVALUARE – pag. 32-35

MITINGURI AERIENE – pag. 36-37

TEHNICĂ – pag. 41-43

PASIUNEA CA PROFESIE – pag. 44-45

CALEIDOSCOP SPORTIV – pag. 46-47

ARIPI ÎN REZERVĂ – pag. 48

COMEMORARE – pag. 49

RADIOLOCAŢIE – pag. 52-53

SCHIMB DE ŞTAFETĂ – pag. 57

DIALOG SOCIO-PROFESIONAL – pag. 58-59

SCHIMB DE EXPERIENŢĂ – pag. 60-61

CORESPONDENŢĂ – pag. 62-63

IN MEMORIAM – pag. 68

ACTIVITĂŢI LA MUZEUL AVIAŢIEI – pag. 69

MOZAIC – pag. 70

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Şoseaua Fabrica de Glucoză nr.2-4, sector 2, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/232.04.04**
***E-m@il*: cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.08; C 3146.18

Tipărit la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei sub comanda nr. 4767/2008

Responsabilitatea privind tehnoredactarea şi corectura revine în totalitate redacţiei revistei

Duminică, 19 octombrie 2008, în Piața Revoluției din București, a avut loc evenimentul MILFEST 2008, organizat de Ministerul Apărării. La eveniment a fost prezent ministrul apărării, **domnul Teodor Meleşcanu,** care a vizitat cu interes standurile expoziționale și i-a încurajat pe tineri să ocupe cele 4.500 de locuri de muncă de soldați și gradați voluntari disponibile în sistem.

În timpul celor peste 8 ore de activități în aer liber, tinerii aspiranți la o carieră în armată au avut ocazia să se familiarizeze cu viața de militar într-o atmosferă animată, presărată de demonstrații ale militarilor profesioniști, dar și de concerte susținute de Muzica Reprezentativă a Ministerului Apărării sau de artiști ai cercurilor militare. Evenimentul a culminat cu concertele în aer liber susținute de Anna Lesko, Andra și trupa Sistem.

Generalul-locotenent Constantin Croitoru, la standul Forțelor Aeriene

Evenimentul, aflat la cea de-a treia ediție, a propus o abordare creativă, dinamică și antrenantă a activității de recrutare, aceasta fiind una dintre componentele campaniei de informare și relații publice pentru promovarea carierei militare desfășurată în prezent de Ministerul Apărării.

"Ceea ce se investește în Armată nu sunt bani pierduți, pentru că Armata crează locuri de muncă, cerere pe piață, iar pentru armamentele pe care le cumpărăm, prin sistemul de offset, se crează un sprijin direct în economia românească. Nu vă ascund, nu suntem în competiție numai pentru resurse, ci și cu celelalte instituții din domeniul ordinii publice și siguranței naționale, pentru că dacă acolo veniturile sunt mai mari, oamenii ne pleacă. Ne pleacă și la MIRA, și la STS, și la toate instituțiile care se ocupă de domeniul siguranței naționale", a declarat ministrul apărării, **Teodor Meleşcanu**, cu această ocazie.

Organizatorii standului Forțelor Aeriene

1 Decembrie 1918 – "Pohta ce-am pohtit!"

1 Decembrie ne evocă nouă, tuturor românilor, momentul eroic, înălțător și triumfal de acum 90 de ani, când, la Alba Iulia, pe locul nimbat de duhul marelui Voievod Mihai Viteazul, făuritorul întâii Uniri – pohta ce-a pohtit – a celor trei Principate Române, s-a parafat și s-a realizat visul de veacuri al tuturor românilor – România Mare.

O necesitate istorică – o națiune trebuie să trăiască într-un stat național – s-a dovedit mai puternică decât orice guvern sau partid, culpabil de egoism sau incompetență, și, punând în mișcare națiunea, i-a dat acea forță uriașă ca peste toate adversitățile să dea viață aspirației sale: statul național.

Marea Unire de la 1 Decembrie 1918 reprezintă sublimul în manualul istoriei românilor. Măreția ei stă în faptul că desăvârșirea unității naționale nu este opera nici a unui singur om politic, nici a unui guvern, nici a unui partid. Este voința întregii națiuni române, un gest istoric realizat într-un elan colectiv generat cu forța conștiinței unității neamului, un elan controlat de liderii politici ai momentului, pentru a-l orienta cu inteligență spre țelul dorit.

Unirea național-politică de la anul 1918 nu reprezintă nici pe departe un dar coborât asupra neamului românesc din încrederea și simpatia lumii civilizate și nu reprezintă nici o întâmplare fericită izvorâtă din greșelile asupritorilor de veacuri. Reprezintă voința comună a românilor din toate teritoriile istoricește românești, izbânda jertfelor fără număr, a luptelor și eroismului soldaților români, adevărații făuritori ai istoriei.

Astfel, statul român, întregit în forma lui de astăzi, trebuie prețuit ca unul dintre cele mai statornice, având temeiuri adânci și nezguduite în alcătuirea geografică a pământului strămoșesc, în firea poporului român și în trăinicia lui nepilduită, în legăturile lui sufletești întărite prin unitatea aceluiași grai, aceleiași credințe, acelorași datini și obiceiuri, în asemănarea nedezmințită a întocmirilor și așezămintelor moștenite din strămoși și, mai presus de toate, în puterea morală a conștiinței naționale, fără de care ar fi șubrede și nesigure toate celelalte temeiuri.

Prin semnificația sa istorică, politică, juridică, patriotică și morală, prin rezonanța profundă în conștiința românilor și în conștiința europeană și universală, 1 Decembrie a fost, este și va fi cea mai mare, cea mai aleasă sărbătoare a românilor de pretutindeni!

La Mulți Ani României și tuturor românilor!

Căpitan Mircea BARAC ■

STATUL MAJOR AL FORŢELOR AERIENE

SCURT ISTORIC

■ 30.11.1993: înfiinţarea Statului Major al Aviaţiei şi Apărării Antiaeriene;

■ 15.05.1995: înfiinţarea Corpului 1 şi Corpului 2 Apărare Antiaeriană la Timişoara, repectiv Ploieşti;

■ 21.07.1995: este inaugurat Muzeul Radiolocaţiei, la Ploieşti;

■ 01.03.1996: intră în vigoare noul Plan al Apărării Antiaeriene a României;

■22.09 – 10.10.1996: două aeronave C-130 Hercules participă la înlocuirea forţelor aflate în misiune de menţinere a păcii în Angola;

■01.03.1997: se trece la constituirea Forţei de Reacţie Rapidă;

■ 01.05.1997: generalul de flotilă aeriană Gheorghe Bucşe este numit şef al Statului Major al Aviaţiei şi Apărării Antiaeriene;

■ 10.02.1999: inaugurarea Centrului de Operaţii pentru Suveranitatea Aeriană (ASOC);

■ 28.04.1999: punerea la dispoziţia NATO a spaţiului aerian restricţionat;

■ 11.08.1999: zboruri cu avioane supersonice, de transport şi elicoptere pentru cercetarea din aer a eclipsei totale de soare, în baza unei colaborări cu institute de cercetare din România;

■01.11.2000: intră în vigoare Doctrina Forţelor Aeriene;

■ianuarie 2001: inaugurarea primei baze aeriene integrate din Armata Română – Baza 86 Aeriană;

■februarie 2001: iniţierea "Studiului privind apărarea aeriană a României", având drept partener Comitetul NATO de Apărare Aeriană;

■ 04.05.2001: se constituie Consiliul Militar al Statului Major al Forţelor Aeriene;

■30.05 – 01.06.2001: şedinţa specială a Comitetului NATO pentru Apărare Aeriană (NADC) în scopul analizării modului de interconectare ASOC – România la sistemul NATINADS;

■01.01.2002: generalul-locotenent Constantin Gheorghe este numit şef al Statului Major al Forţelor Aeriene;

■ ianuarie 2002: Statul Major al Forţelor Aeriene începe să execute Serviciul Poliţie Aeriană;

■ 29 – 30.01.2002: aeronave C-130 Hercules efectuează transportul primului contingent de militari români în misiune de luptă în Afganistan;

■ august 2002: NATO aprobă interconectarea ASOC la Sistemul Integrat de Apărare Aeriană a NATO;

■ 01.09.2002: intră în funcţiune Comandamentul Operaţional Aerian Principal (COAP);

■18.07.2003: generalul-locotenent Gheorghe Catrina este numit şef al Statului Major al Forţelor Aeriene;

■15.03.2007: generalul-locotenent Constantin Croitoru este numit şef al Statului Major al Forţelor Aeriene.

29 martie 2004, România – membru cu drepturi depline al NATO

Absolvenţi ai Academiei Forţelor Aeriene

IAR-330 SOCAT în misiune de menţinere a păcii în Bosnia-Herţegovina

Aprilie 2001 – veterani ai zborului reactiv, pe aerodromul Ianca, la spectacolul aerian prilejuit de aniversarea a 50 de ani de aviaţie reactivă în Armata României

ÎNVĂŢĂMÂNT

■11.08.1995 – se înfiinţează Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă", instituţie care continuă activitatea Institutelor Militare de Aviaţie "Aurel Vlaicu", de Radiolocaţie "Avram Iancu" şi de Artilerie şi Rachete Sol-Aer "General Bungescu";

■01. 08. 2004 – ca urmare a procesului de transformare şi redimensionare din cadrul Forţelor Aeriene, Şcoala de Aplicaţie pentru Aviaţie îşi schimbă denumirea în Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene şi reuneşte cele trei categorii de arme specifice Forţelor Aeriene: aviaţie, artilerie antiaeriană şi rachete sol-aer şi radiolocaţie.

– 15 ani cât o istorie

Aprilie 2008 – Summit NATO (conducerea supravegherii spaţiului aerian, prin intermediul COAP)

Mai 2006 – înfiinţarea Batalionului Hawk

REPERE ALE MODERNIZĂRII

■ 17.07.1995: prima grupă de piloţi militari începe cursul de cunoaştere a avionului MiG-21 LanceR;
■ 23.08.1995: primul zbor cu avionul MiG-21 LanceR;
■ 25.07 – 08.08.1996: este experimentat şi intră în dotarea Poligonului de Trageri Antiaeriene Capu Midia sistemul de avioane fără pilot FOX TS-1, produs în Franţa;
■ 12.09.1997: recepţia primelor trei staţii de radiolocaţie FPS-117;
■ 13 – 24.10.1997: primul zbor transatlantic al unei aeronave C-130 Hercules, aparţinând Forţelor Aeriene Române;
■ 24.10.1997: omologarea radarului START-1M;
■ 03 – 14.11.1997: omologarea sistemului antiaerian calibru 2 x 35 mm;
■ 02.12.1997: intră în înzestrare sistemul de cercetare cu avioane fără pilot SHADOW, produs în SUA;
■ 26.05.1998: prezentarea oficială a primului prototip al elicopterului IAR-330 PUMA, modernizat cu sistemul SOCAT;
■ 10.07.1998: intră în exploatare primul sistem radar FPS-117;
■ 24.12.1998: apare primul număr al publicaţiei ***"CER SENIN"***;
■ octombrie 2001: intră în înzestrare staţiile radio HARRIS;
■ noiembrie 2002: definitivarea configuraţiei şi a softului pentru avionul de antrenament avansat IAR-99 ŞOIM;
■ februarie 2003: contract de achiziţie pentru radiolocatoare de tipul GAP FILLER;
■ august 2003: este lansat site-ul Statului Major al Forţelor Aeriene: www.roaf.ro;
■ martie 2004: implementarea primului radar prototip de tipul GAP FILLER;
■ noiembrie 2007: semnarea contractului de achiziţie a avionului de transport scurt/mediu curier C-27J Spartan.

La 30 noiembrie 1993, în baza Ordinului General nr. 24 al ministrului apărării naţionale, a fost constituit Statul Major al Aviaţiei şi Apărării Antiaeriene, prin unificarea Comandamentului Aviaţiei Militare cu Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului. Pentru Forţele Aeriene Române, acesta a fost începutul procesului de restructurare şi modernizare conceptuală şi operaţională.

MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE

Astăzi, la ceas aniversar, sărbătorim un organism militar suplu, flexibil şi dinamic, tot mai aproape de standardele organizatorice, structurale şi acţionale proprii Alianţei Nord-Atlantice, atât prin puterea combativă a entităţilor, cât şi prin viteza de reacţie şi dinamica de acţiune a forţelor.

Constituirea noilor structuri, perfecţionarea actului de conducere, modernizarea concepţiei generale de instruire şi pregătire a personalului, îmbunătăţirea susţinerii logistice şi a performanţelor tehnico-tactice ale sistemelor de arme sunt doar câteva dintre obiectivele reformei pe care le-am realizat împreună.

Suntem o echipă puternică, aptă să îndeplinească condiţiile şi exigenţele aderării la structurile europene şi euro-atlantice. Stau mărturie rezultatele deosebite obţinute în timpul evaluărilor, exerciţiilor şi aplicaţiilor naţionale şi multinaţionale la care am participat.

Domnilor generali, ofiţeri, maiştri militari,
subofiţeri, soldaţi şi gradaţi voluntari, personal contractual civil,

Vă mulţumesc pentru dăruire şi iniţiativă, pentru pasiunea, curajul şi profesionalismul dovedite prin modul exemplar în care vă onoraţi misiunea de luptători în prima linie, veghind permanent, alături de personalul celorlalte categorii de forţe armate, la independenţa, suveranitatea şi integritatea teritorială ale României.

Am convingerea că vă veţi consacra şi în continuare întreaga dumneavoastră capacitate şi inteligenţă perfecţionării permanente a deprinderilor şi a stilului de conducere, în scopul gestionării cu competenţă, rigoare şi eficienţă maximă a tuturor situaţiilor care vor apărea în contextul procesului de transformare şi modernizare pe care îl parcurge Armata României.

Această aniversare îmi oferă prilejul să adresez întregului personal din Forţele Aeriene Române cele mai calde urări de sănătate, putere de muncă, fericire, prosperitate şi noi împliniri în plan familial şi profesional!

Dumnezeu să ocrotească Forţele Aeriene Române!

Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene

General-locotenent

CONSTANTIN CROITORU

STATUL MAJOR AL FORŢELOR AERIENE

EXERCIŢII MULTINAŢIONALE

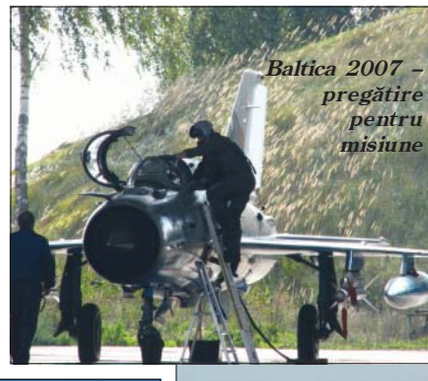
◈Cooperative Determination (1995-România, 1997-România, 1999-România, 2000-Elveţia);
◈Cooperative Chance (1996-Ungaria, 1998-Slovacia, 2000-Slovenia);
◈ Cooperative Key (1996-România, 1997-Slovacia, 1998-Turcia, 2000-România, 2001-Bulgaria, 2002-Franţa, 2003-Bulgaria);
◈Cooperative Bear (1997-Suedia, 1998-Marea Britanie, 1999-Polonia);
◈Cooperative Zenith (1997-Canada, 1998-SUA, 2000-SUA, 2002-SUA);
◈Strong Resolve (1998-Portugalia, 2002-Polonia);
◈Cooperative Dragon (1998-Italia, 2000-Olanda);
◈Cooperative Partner (1998-România, 1999-Bulgaria, 2002-România);
◈Lone Foil 2005 (07-17.10.2005) – Exerciţiu de zbor în comun româno-britanic;
◈Chasseur Accompli 2005-Franţa, 2006-România, 2007-România – Exerciţiu de zbor în comun franco-român;
◈Demex 2005 (30.08.2005) – Exerciţiu în cooperare cu Forţele Terestre;
◈Rescuer/Medcuer (10-22.09.2005) – Exerciţiu internaţional în Georgia;
◈Cooperative Sarex 2005, 2006, 2007, 2008 – Primul exerciţiu multinaţional de căutare-salvare şi evacuare aero;
◈NATO Air Meet 2005 (03-15.09.2005) – Exerciţiu aerian real în Norvegia;
◈NATO/PfP Cooperative Key 2005 (24.08-05.09.2005) – Exerciţiu internaţional în Bulgaria;
◈Romex 05 (24.07.2005) – Exerciţiu internaţional;
◈Autumn Flag (23.10-03.11.2006) – Exerciţiu româno-italian de zbor în comun;
◈Antrenamente de război electronic (04-08.09.2006) – Exerciţiu în cooperare cu Forţele Terestre şi cu Forţele Navale;
◈Viper Lance (09-25.08.2006) – Exerciţiu româno-britanic de zbor în comun;
◈RoIAS-2006 (29-30.07.2006) – Spectacol aerian internaţional;
◈Thunderbirds (28.06.2007) – Demonstraţie aerială;
◈Danube Guard 07 (25-29.06.2007) – Exerciţiu multinaţional;
◈Sniper Lance (20.04-04.05.2007) – Exerciţiu bilateral româno-american;
◈Simex (14.03.10-19.04.2007) – Exerciţii prin simulare.

Preluarea misiunii de Poliţie Aeriană în Ţările Baltice

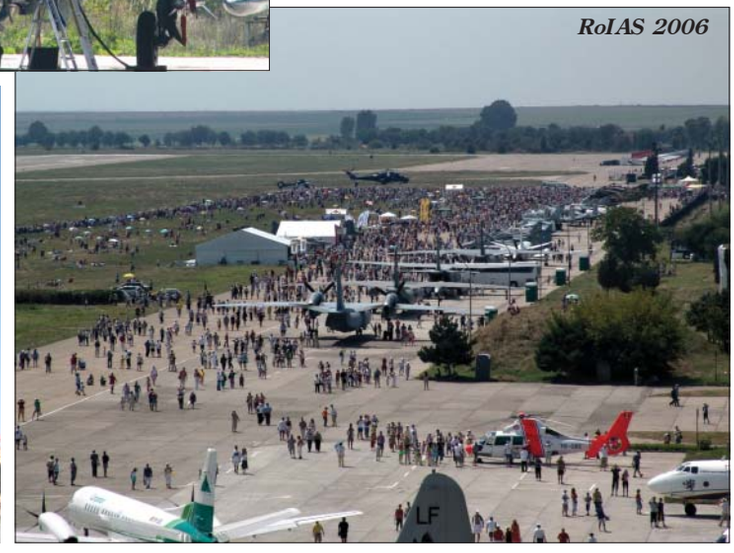
SPECTACOLE AERIENE

■ iunie 1995: miting aviatic pe Aeroportul Băneasa;
■ iunie 2000: miting aerian internaţional, la Timişoara;
■ aprilie 2001: spectacol aerian la Ianca, prilejuit de aniversarea a 50 de ani de aviaţie reactivă în Armata României;
■ mai 2001: spectacol susţinut de formaţia de acrobaţie aeriană "Red Arrows", pe aerodromul Otopeni;
■ august 2001: miting aerian internaţional, RoIAS – la baza aeriană Mihail Kogălniceanu;
■ iulie 2006: miting aerian internaţional, RoIAS – la baza aeriană Mihail Kogălniceanu;
■ iunie 2007: spectacol susţinut de formaţia de acrobaţie aeriană Thunderbirds.

Misiune de transport umanitar cu o aeronavă militară


Baltica 2007 – pregătire pentru misiune

KAIA 2006


RoIAS 2006

Exemplar Selectiv

– 15 ani cât o istorie –

Piloți români și americani – exercițiu în comun

August 2001 – ministrul apărării naționale, Ioan Mircea Pașcu, și șeful SMFA, generalul-locotenent Gheorghe Bucșe, felicită pe formidabilii aviatori din formațiaFRECCE TRICOLORI

C-130 HERCULES – misiune de transport în Afganistan

ACȚIUNI UMANITARE

■ august 1997 – Forțele Aeriene intervin cu efective și tehnică pentru înlăturarea efectelor inundațiilor;

■ ianuarie 1999 – un avion An-26 execută o misiune de urgență pentru salvarea jurnalistei Delia Repka, din Baia Mare;

■ iulie 1999 – 3 elicoptere IAR-330 execută o misiune de căutare-salvare pentru evacuarea a 14 copii izolați în urma ploilor torențiale în două tabere de vacanță, în zona barajului Râul Mare – Retezat;

■ august 1999 – un elicopter IAR-330 intervine pentru salvarea alpinistului Vasile Nica, din Mediaș, grav accidentat în Valea Arpașu Mare, din Munții Făgăraș;

■ august 1999 – aeronave C-130 Hercules, An-24 și An-26 au transportat în Turcia personal medical și ajutoare umanitare pentru sprijinirea poporului turc în efortul de înlăturare a urmărilor unui cutremur de pământ;

■ ianuarie 2000 – un elicopter IAR-330 execută o misiune de căutare–salvare a unui grup de șase pescari, în zona Jurilovca;

■ aprilie 2000 – elicoptere IAR-330 execută misiuni de transport ajutoare umanitare, cercetare meteo, căutare–salvare și evacuare a persoanelor sinistrate în zonele afectate de inundații, în județele Timiș și Hunedoara;

■ mai 2001 – elicoptere IAR-330 execută misiuni de căutare–salvare a persoanelor dispărute în urma unei explozii la bordul petrolierului bulgăresc MESTA.

■ aprilie 2004 – un avion An-26, aparținând Bazei 90 Transport Aerian, a decolat în regim de urgență spre capitala Iordaniei, Amman, pentru a prelua 6 cetățeni români, victime ale unui accident rutier deosebit de violent;

■ martie 2004 – două aeronave An-26, aparținând Bazei 90 Transport Aerian Otopeni, au primit misiunea de a aduce din, capitala Spaniei, corpurile neînsufletite ale concetățenilor noștri uciși în atentatele din 11.03.2004;

■ decembrie 2004 – un avion C-130 Hercules, aparținând Bazei 90 Transport Aerian Otopeni, a decolat spre Sri Lanka, încărcat cu ajutoare umanitare pentru populația lovită de un puternic seism;

■ iunie 2008 – o aeronavă C-130 Hercules, încărcată cu peste 10 tone de materiale, decolează spre China, grav afectată de cutremurul din 12.05.2008.

Istoric selectiv

OPERAȚII

Poliția Aeriană în Țările Baltice

31.07 – 31.10 – 2007 – România și-a exprimat disponibilitatea de a asigura forțele și mijloacele necesare asigurării Serviciului Poliție Aeriană în spațiul aerian al Țărilor Baltice. Ca o recunoaștere a nivelului de pregătire în acest domeniu, NATO a acceptat propunerea României și, pentru o perioadă de trei luni, în a doua jumătate a anului 2007, Poliția Aeriană în Lituania, Estonia și Letonia a fost asigurată de patru MiG-uri 21 LanceR, aparținând Forțelor Aeriene Române.

România la comanda Aeroportului Internațional Kabul

30.03 – 31.07 – 2006 – Forțele Aeriene Române au preluat comanda Aeroportului Internațional Kabul (KAIA), începând cu data de 1 aprilie 2006. Misiunea s-a desfășurat sub egida NATO și, pentru prima dată, timp de patru luni, drapelul românesc a fluturat pe cea mai înaltă treaptă la Kabul, România fiind Națiune Conducătoare (Lead Nation). Detașamentul românesc, format din 39 de persoane, a rămas în Afganistan până la 1 august 2006.

Sprijinul logistic al trupelor dislocate în Irak

În teatrele de operații din Irak și Afganistan se află dislocați militari români, care acționează pentru îndeplinirea misiunilor primite. Sprijinul logistic al acestor detașamente este asigurat cu ajutorul aeronavelor C-130 Hercules ale Forțelor Aeriene Române, cărora le sunt încredințate transportul personalului și materialelor în și din teatrul de operații.

Misiunea ALTHEA

04.01-2005 – 04.01-2006 – cea mai importantă operațiune de acest gen desfășurată de Uniunea Europeană până în prezent, ALTHEA succede misiunii SFOR a NATO, încheiată cu succes, și la care a contribuit și țara noastră. Forțele Aeriene au participat la această misiune cu patru elicoptere IAR-330 SOCAT, pentru executarea unor misiuni de transport tehnică și personal, recunoaștere aeriană, căutare-salvare și evacuare medicală.

Vizita şefului SMFA în Belgia

O delegaţie română, condusă de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, a efectuat, în perioada 03–05 septembrie, o vizită oficială în Belgia, la invitaţia omologului său belgian. Programul a inclus deplasări la diverse obiective militare (Academia Militară Regală, Cartierul General al Ministerului Apărării Belgian, Baza Aeriană de la Beauvechain şi la ATCC-ul – Centrul de Control al Traficului Aerian – de la Semmerkaze), dar şi seminarii şi convorbiri pe teme specifice.

Dintre acestea, au reţinut atenţia participanţilor următoarele itemuri: ◆ reorganizarea Forţelor Aeriene Belgiene în cadrul unui comandament tip JOINT, care include toate categoriile de forţe, subordonate unui Departament pentru Operaţii şi Instruire; ◆ constituirea bugetului destinat aviaţiei militare belgiene prin realizarea unui Plan Strategic elaborat pe 15 ani; ◆ prezenţa unui număr de doar 7.300 militari în cadrul Forţelor Aeriene, accentul punându-se pe procurarea de echipament de ultimă generaţie şi pe realizarea capacităţii expediţionare a forţelor; ◆ ca înzestrare, Forţele Aeriene au în dotare 71 de avioane de luptă, tendinţa fiind de a ajunge la 60, 19 avioane de transport (tip C-130 H, Airbus A310-200), acestea urmând să fie înlocuite, începând cu anul 2016, cu avioane de tip A 400, 66 avioane de antrenament de diferite tipuri (incluzând aici Marchetti 260, Alpha-Jet etc.), 44 de elicoptere tip Agusta A-109 şi 14 UAV-uri;

De asemenea, s-a reiterat deschiderea Forţelor Aeriene Belgiene pentru oportunităţi de instruire în comun, existând, din acest punct de vedere, o serie de iniţiative: ◆ trecerea pe avioane jet în comun cu parteneri NATO, în bazele aeriene de la Cazaux şi Tour; ◆ schimbul de date cu organismele similare civile, de interes fiind faptul că există o frecvenţă comună, cunoscută şi de civili, care poate fi folosită de aceştia pentru deconflictarea unor anumite situaţii.

Căpitan Cristian ŞOLEA ■

Exerciţiul MILEX 08

Exerciţiul Uniunii Europene MILEX 08 a constituit principala activitate de instruire desfăşurată de Statul Major al Uniunii Europene (EUMS) în acest an şi a vizat testarea capacităţii de activare a Comandamentului Operaţional al Uniunii Europene (EU OHQ), concomitent cu cea de planificare a unei operaţii autonome de intervenţie în situaţii de criză pentru o forţă de maximum 40 000 de militari. De asemenea, a fost urmărit modul de interacţiune între EU OHQ, asigurat de Italia, şi Comandamentul Forţei Uniunii Europene (EU FHQ), asigurat de Spania.

Ofiţerii din Forţele Aeriene Române, prezenţi la exerciţiu la sfârşitul lunii iunie a.c., au fost încadraţi în structurile CJ2 – Informaţii, şi CJ 4 – Logistică ale EU OHQ, comandament care a funcţionat pe locaţia Comandamentului Operaţional Întrunit al Forţelor Armate Italiene, în baza aeriană Centocelle/ Roma.

La activitate au mai participat ofiţeri din Austria, Belgia, Cipru, Franţa, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Olanda, Slovacia, Spania, Suedia şi Ungaria.

Locotenent-comandor Florin GEORGESCU ■

Conferinţa anuală a şefilor Forţelor Aeriene din Uniunea Europeană

Reuniunea din acest an a European Air Chiefs' Conference (EURAC) a avut loc la Budapesta, Ungaria, şi a reunit 18 din cei 21 de membri ai Conferinţei. Din partea Forţelor Aeriene Române a fost prezent **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, liderul Forţelor Aeriene Române.

Tema principală a reuniunii, desemnată de ţara gazdă, conform regulilor EURAC, a fost **„Cross-Border Operations Concerning Air Defence Aspects".**

În ceea ce priveşte controlul spaţiului aerian în Europa, s-a subliniat faptul că aeronavele RENEGADE reprezintă o responsabilitate naţională care ridică probleme procedurale.

De asemenea, misiunile transfrontaliere de Poliţie Aeriană, pentru a fi eficiente în orice situaţie, trebuie să beneficieze de implicarea factorului politic în aprobarea acordurilor bilaterale, cooperarea civil-militară în domeniul managementului spaţiului aerian şi existenţa unui sistem de schimb al informaţiilor despre situaţia aeriană compatibil cu sistemele naţionale de comandă-control aeriene;

Totodată, conferinţa a reprezentat şi un punct de plecare pentru realizarea unor strategii comune în ceea ce priveşte activităţile, misiunile şi elementele standard de doctrină pe termen mediu şi lung.

Maior dr. ing. Augustin SPERILĂ ■

VIZITA COMANDANTULUI FORȚELOR AERIENE DIN UCRAINA ÎN ROMÂNIA

În perioada 03–06 noiembrie a.c., o delegaţie condusă de comandantul Forţelor Aeriene din Ucraina, **generalul-colonel Ivan Stepanovici Rusnak,** a efectuat o vizită oficială în România la invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul-locotenent Constantin Croitoru.** Din componenţa celor două delegaţii au făcut parte ofiţeri cu funcţii de conducere în structurile de siguranţă a zborurilor şi de mentenanţă a aeronavelor.

Activitatea a fost o bună oportunitate de cunoaştere reciprocă pentru cele două părţi, atât în ceea ce priveşte organizarea şi structura actuală a Forţelor Aeriene din România şi Ucraina, cât şi planurile de perspectivă şi domeniile de reformă.

De pe agenda activităţilor nu au lipsit primirea oficială, cu gardă de onoare, la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene, vizitarea Bazei 90 Transport Aerian de la Otopeni şi a Bazei 86 Aeriene de la Feteşti. Astfel, oaspeţii ucraineni au avut ocazia de a cunoaşte principalele categorii de tehnică şi armament din dotare, precum şi programele de modernizare în domeniile aviaţie, apărare antiaeriană şi radiolocaţie.

Modul de organizare şi desfăşurare a procesului de formare, instruire şi perfecţionare a cadrelor militare din Forţele Aeriene Române pe timpul perioadei de pre-aderare la NATO, precum şi în perioada ulterioară aderării, a constituit un subiect de interes pentru delegaţia ucraineană.

Sublocotenent Liliana VĂTĂMĂNESCU-HANGA ■

Conferinţă privind modernizarea elicopterelor

În perioada 24-26 octombrie, o delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene a participat la Conferinţa de Lucru pe tema Creşterii Disponibilităţii Elicopterelor pentru operaţii în zone de conflict (ESDP), desfăşurată la sediul Agenţiei Europene pentru Apărare din Bruxelles, Belgia.

Conferinţa a avut două evenimente majore: prezentarea, de către unii participanţi, a programelor de modernizare a elicopterelor din dotare şi a experienţei din teatrele de operaţii şi prezentarea, de către 3 firme din cadrul industriei europene de apărare, a modalităţilor prin care aceste companii sunt capabile să sprijine această iniţiativă.

Marea Britanie a prezentat lecţiile învăţate din teatrele de operaţii, din care s-au reţinut, în principal, următoarele date:

– pentru ca un pilot să fie apt în teatru sunt necesare circa 250 ore zbor/an/pilot, plus 40 ore zbor/an/pilot pentru aclimatizare;

– este necesar un antrenament special pentru Afganistan: zbor în deşert şi la temperaturi mari (Maroc), condiţii meteo grele şi aterizare pe zăpadă (Norvegia), zbor la munte şi în condiţii meteo grele (Marea Britanie);

– echipajul navigant trebuie să execute suplimentar instrucţie de infanterie şi pentru supravieţuire;

– afişaje compatibile NVIS.

Participarea la activitate a fost un prilej bun pentru delegaţia română, condusă de **căpitan-comandorul inginer Marcel Bălulescu**, pentru a vedea stadiul iniţiativei anglo-franceze privind măsurile, pe linie de antrenament şi pentru modernizarea elicopterelor, în vederea creşterii disponibilităţii elicopterelor pentru misiuni în cadrul UE, precum şi experienţa acumulată.

Locotenent-comandor Mihail OANŢĂ ■

SCHIMB DE EXPERIENȚĂ ÎNTRE PILOȚII MILITARI ROMÂNI ŞI TURCI ÎN DOMENIUL CĂUTĂRII-SALVĂRII

5 piloți militari turci au vizitat unități din Forțele Aeriene Române în perioada 3–7 octombrie a.c., cu scopul de a cunoaște modul de desfășurare a misiunilor de căutare-salvare în România și de a împărtăși din experiența lor în domeniu.

Cu această ocazie, piloții români au prezentat colegilor turci misiunile Forțelor Aeriene Române, precum și evoluția, din punct de vedere normativ și practic, a misiunilor de zbor de căutare-salvare și de căutare-salvare prin luptă. La rândul lor, piloții turci au relatat despre modul cum se antrenează și acționează ei în misiuni de acest tip, în cadrul sistemului național de căutare-salvare.

Delegația Forțelor Aeriene Turce a vizitat facilitățile Bazei 90 Transport Aerian, unde au fost prezentate, între altele, simulatorul de zbor pentru elicopterul IAR-330 SOCAT și echipamentele MEDEVAC. De asemenea, oaspeții au aflat despre modul în care se realizează fluxul informațional și sistemul de comandă-control la Centrul Operațional Aerian, dar și care sunt facilitățile medicale de

recuperare la Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială.

Cooperarea româno-turcă în domeniul căutării-salvării nu este o noutate. Militari și aeronave ale celor două forțe aeriene, române și turce, alături de forțe din Ungaria s-au antrenat în comun la Câmpia Turzii, în cadrul exercițiului de căutare-salvare SAREX–2006. Ca o continuare a cooperării în domeniu, Forțele Aeriene Române au fost invitate să participe cu două elicoptere IAR-330 la un exercițiu de căutare-salvare pe teritoriul Turciei, anul viitor.

Sublocotenent Liliana VĂTĂMĂNESCU-HANGA ■

PROVOCĂRI POLITICE ŞI SOCIALE CU PRIVIRE LA FORMAREA TINERILOR PILOŢI

(temă prezentată la Simpozionul Aeronautic Internaţional, Paris, 2008)

Trăim într-o lume în continuă transformare, în care schimbările se produc foarte repede, iar provocările viitorului sunt din ce în ce mai greu de prezis.

În multe domenii întâlnim noi tendinţe, diferenţele în creştere între cerinţe şi capabilităţile existente provocând o ruptură a tradiţiilor. Concomitent, reconstrucţia pe noi principii urmează, în cele mai multe cazuri, modelul naţiunilor dezvoltate.

Noile ţări membre NATO şi UE aplică strategii specifice pentru transformare. Aviaţia nu face excepţie de la acest trend, fiind influenţată de limitele economice şi posibilităţile financiare. Procesele necesare transformării Forţelor Aeriene au ca ţintă politicile şi doctrinele, capabilităţile şi resursele, antrenamentul.

De asemenea, trebuie subliniat că, în afară de necesităţile de achiziţie de noi avioane şi echipamente, Forţele Aeriene sunt obligate să folosească fondurile bugetare în scopul antrenării eficiente şi dezvoltării profesionale a piloţilor militari.

Statutul social actual al piloţilor militari şi-a pierdut atractivitatea prin care tinerii erau motivaţi să devină piloţi militari. Totuşi, motivaţia de a zbura aeronave militare încă există printre tinerii studenţi, iar noi trebuie să găsim modalităţile de a menţine vie această pasiune.

În particular, analizele sociale arată necesitatea unei schimbări de ordin pragmatic a motivaţiei pentru zbor: obţinerea unei diplome, bani şi, mai puţin, influenţa altor factori, precum patriotismul, satisfacţia profesională, curiozitatea, influenţa părinţilor sau a mass-mediei.

Din momentul în care acumulează experienţă de zbor, piloţii militari au tendinţa de a-şi satisface "motivaţiile pragmatice", demisionând din funcţiile militare pentru a se angaja la companii aeriene civile sau în alte structuri nonmilitare. Acest aspect poate fi explicat prin dificultăţile actuale ale dezvoltării carierei militare. În plus, numărul scăzut de ore de zbor, perceput drept nesatisfăcător pentru dezvoltarea profesională, reprezintă un alt factor major în pierderea motivaţiei.

Evitarea pierderii piloţilor reprezintă o provocare majoră pentru Forţele Aeriene, deoarece acest proces conduce la o limitare drastică a resursei umane, afectând astfel securitatea naţională. Din acest motiv, este necesară implementarea unor măsuri de motivare a piloţilor, cum ar fi creşterea salariilor şi acordarea de sporuri, un standard ridicat de viaţă în bazele aeriene, echipament de calitate, creşterea numărului de ore de zbor şi calitatea antrenamentului, promovarea personalului cu performanţe remarcabile etc.

General de flotilă aeriană
Virgil RISTEA ■

Antrenament la Capu Midia

În perioada 20.10–03.11.2008, trei batalioane aparţinând Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer "General Nicolae Dăscălescu" au desfăşurat, în Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de Trageri Sol-Aer "General de brigadă Ion Bungescu", de la Capu Midia, antrenamente şi trageri de instrucţie cu echipele de luptă ale batalioanelor participante, pe ţinte aeriene marcate de aeronave de luptă aparţinând Bazei 86 Aeriene.

Activităţile din poligon au debutat cu executarea de lucrări de întreţinere tehnică sezoniere la complexele de rachete sol-aer şi de radiolocaţie, au continuat cu evaluarea echipelor batalioanelor privind pregătirea tehnicii şi s-au finalizat cu antrenarea operatorilor în modul de acţiune în mediu electromagnetic ostil.

Mediul ostil a fost creat de către platforme terestre de bruiaj în cadrul exerciţiului internaţional "NEWFIP", îngreunând astfel misiunea operatorilor din echipele de luptă ale batalioanelor în descoperirea şi combaterea ţintelor marcate prin aeronave de luptă din Baza 86 Aeriană.

Din primele concluzii desprinse, a rezultat că exerciţiul şi antrenamentele au avut ca efecte creşterea coeziunii echipelor batalioanelor şi menţinerea tehnicii de rachete sol-aer la parametri care să permită executarea în condiţii de siguranţă a exerciţiilor cu şi fără trageri de luptă.

Maior Adrian ENĂCHESCU ■

Conferinţa „Building New Operational Capabilities of the Bulgarian Air Force"

Conferinţa internaţională care a avut loc la Sofia, Bulgaria, în perioada 01-03 octombrie a.c., a fost dedicată noilor capabilităţi operaţionale ale Forţelor Aeriene ale Bulgariei, contextului şi implicaţiilor planului lor de dezvoltare până în anul 2015, şi a fost prezidată de către comandantul Forţelor Aeriene Bulgare, **generalul-locotenent Simeon Simeonov**.

Poziţia Forţelor Aeriene Române, exprimată de către **comandorul dr. Florentin Brătulescu**, şeful delegaţiei, printr-o prelegere legată de subiectul întâlnirii, a reiterat capacitatea FAR de a-şi îndeplini rolul şi misiunile în cadrul intern şi aliat, de a definitiva procesul de transformare şi integrare în NATO.

La final, toţi participanţii au apreciat că activitatea şi-a atins scopul, că ideile şi propunerile exprimate se pot materializa în planuri şi programe de cooperare/colaborare pe termen scurt, mediu şi lung, conform intereselor de funcţionare şi dezvoltare specifice.

Locotenent-colonel
Iulian MĂCREANU ■

CER EUROPEAN UNIC

Acest concept a apărut ca urmare a nevoii de restructurare a spaţiului aerian european pentru creşterea şi optimizarea capacităţii de trafic şi a eficienţei sistemului ATM, având ca finalitate creşterea siguranţei zborurilor.

Conferinţa, care a avut loc la Bruxelles, în perioada 29.09-01.10, având ca participanţi membrii comitetului Cer European Unic (Single Sky Committee), doar a consfinţit începutul aplicării regulilor şi principiilor enunţate de forul european. În capitala Belgiei a fost prezentă şi o delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene.

Principalele puncte de interes ale conferinţei au fost: adoptarea agendei de lucru, informarea despre progresul înregistrat de pachetul legislativ european SES II, rolul Autorităţilor Naţionale de Supervizare (NSA) şi cooperarea acestora în cadrul Uniunii Europene (UE), stadiul programelor SESAR (Single European Sky ATM Research), implementarea regulilor de transfer şi coordonare a zborurilor aeronavelor prin legătura de date (data link) între unităţile de trafic aerian, evaluarea stadiului blocurilor funcţionale de spaţiu aerian (FABs) din Europa, analiza şi evaluarea modificărilor legislative ale pachetului SES II, modalităţi de raportare ale statelor privind implementarea legislaţiei SES şi FUA (Utilizarea Flexibilă a Spaţiului Aerian), stadiul şi progresul activităţilor şi programelor derulate de către EUROCONTROL în domeniul SES.

Concluziile conferinţei au relevat ideea că riscurile conceptului de Cer Unic European pentru domeniul militar sunt legate de asumarea costurilor pentru realizarea unui nivel acceptabil de interoperabilitate a sistemelor de la bordul avioanelor şi de la sol, privind comunicaţiile, navigaţia şi metodologia de analiză costuri-beneficii.

General de flotilă aeriană
Virgil RISTEA ■

Schimb de experienţă în domeniul MEDEVAC – activitate Mil-to-Mil

O delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene a participat, de curând, la Montgomery, SUA, la un schimb de experienţă în domeniul activităţilor medicale cu profil militar în diferite zone de conflict.

Activitatea a avut drept scop primordial familiarizarea ofiţerilor medici din Forţele Aeriene cu operaţiuni de evacuare aeromedicală, acest aspect fiind unul din pilonii implementării STANAG-ului FG E 0035 – Capabilităţi de evacuare aeromedicală –, standard asumat şi de Forţele Aeriene Române.

De asemenea, s-au recunoscut preocupări majore pentru reducerea ameninţărilor asupra sănătăţii combatanţilor, pentru îmbunătăţirea performanţei umane în Forţele Aeriene, descoperirea de noi sisteme de arme ultramoderne şi evaluarea, diminuarea impactului asupra sănătăţii efectivelor în câmpul de operaţiuni, a zgomotului, accelerației, dezorientării vizuale, a stresului şi oboselii.

Activitatea a permis, totodată, familiarizarea echipei de medici a Statului Major al Forţelor Aeriene cu procedurile aeromedicale şi terestre impuse de asigurarea medicală de tip ROL I, II şi III în teatrul de operaţiuni din Afganistan şi Irak, precum şi cu procedurilor tactice de organizare şi coordonare a acţiunilor CASEVAC şi MEDEVAC.

Locotenent-colonel medic
Traian Claudiu IONESCU ■

CONFERINŢA INTERNAŢIONALĂ DE METEOROLOGIE ŞI OCEANOGRAFIE

„Care este adresa generalului vostru? Pentru că vreau să-i trimit o scrisoare de mulţumire, totul a fost excelent!". Este doar unul dintre mesajele de multumire şi apreciere primite de către personalul Biroului Meteorologic din Centrul de Operaţii Aeriene după desfăşurarea celei de-a doua Conferinţe din acest an a Grupului de Lucru pentru Schimb de Informaţii Meteorologice şi Oceanografice al Comandamentului Aliat pentru Operaţii al NATO (ACOMEX Meeting). Deschiderea festivă a Conferinţei Internaţionale de Meteorologie şi Oceanografie a fost făcută de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, domnul **general-locotenent Constantin Croitoru.** Activitatea s-a desfăşurat la Bucureşti, în perioada 22–24 octombrie.

Principala misiune a acestui grup de lucru constă în propunerea, susţinerea şi asigurarea măsurilor şi soluţiilor de realizare şi modernizare a schimbului de date meteorologice şi oceanografice în cadrul Alianţei Nord-Atlantice. Membrii grupului, specialişti în domeniile meteorologie, oceanografie şi comunicaţii se întâlnesc de două ori pe an pentru a analiza, în primul rând, comunicaţiile în cadrul Sistemului de Informare Meteorologică al NATO, sistemele actuale de vizualizare a datelor şi produselor meteo şi oceanografice, precum şi soluţiile posibile pentru viitor, având în vedere transformarea Alianţei şi nevoia de adaptare la schimbările şi provocările mediului internaţional de securitate.

De asemenea, o importanţă deosebită este acordată sprijinului METOC (meteorologic şi oceanografic) pentru operaţiile şi exerciţiile Alianţei, cu accent pe comunicaţii. Pe parcursul reuniunii au fost prezentate şi rapoartele reprezentanţilor naţionali, prilej cu care a fost apreciată încă o dată participarea ofiţerilor meteorologi din Forţele Aeriene Române la misiunea ISAF din Afganistan.

Reuniunea, desfăşurată în ambianţa regală a Palatului Cercului Militar Naţional, a fost prima de acest gen găzduită de România. Ideea ca această reuniune să aibă loc în România a apărut în urmă cu doi ani, la cea de-a doua conferinţă, din anul 2006, de la Oslo, şi a aparţinut secretarului grupului de lucru.

Organizarea şi desfăşurarea în condiţii excelente a conferinţei se datorează echipei conduse de

căpitan-comandorul dr. Dan FLOREA, şeful Biroului de Analiză şi Prognoză Meteo din Centrul de Operaţii Aeriene. Programul pregătit oaspeţilor străini în afara lucrărilor conferinţei a fost apreciat la nivelul excelent de către toţi participanţii, vizita la Palatul Parlamentului şi ambianţa Palatului Cercului Militar Naţional fiind punctele forte.

Locotenent-comandor
Silviu GOGU ■

OAMENII SUNT TOTUL, NOI MIZĂM PE OAMENI, NU PE STRATEGII

Interviu cu şeful Resurselor Statului Major al Forţelor Aeriene,
general de brigadă COSTEL TĂTARU

"Indiferent de condiţiile istorice, diplomatice, politice sau economice, de faptul că facem parte dintr-o alianţă, cum suntem acum, în NATO, orice ţară trebuie să aibă resursele proprii de apărare şi ar fi bine ca acestea să fie întotdeauna în acord cu timpurile pe care le trăim şi cu vremurile pe care le parcurge omenirea".

– Domnule general de brigadă, vara aceasta a fost fierbinte, la propriu şi la figurat, pentru Statul Major al Forţelor Aeriene (SMFA), având în vedere reorganizarea şi redimensionarea structurilor de conducere din Forţele Aeriene (COAP, CRC, COBA). S-a încheiat acest proces sau este în derulare?

– Mai întâi, pot spune că din actuala mea poziţie de şef al resurselor, lucrurile pot fi analizate într-o nouă perspectivă. Aş dori să fac referire, în primul rând, la transformarea armatei şi, în special, la redimensionarea Forţelor Aeriene, care este un proces ce nu se va încheia poate niciodată, având în vedere dinamica schimbărilor din domeniile: politică, economie, armată, educaţie etc. Este un proces firesc, obiectiv, care nu este impus de cineva anume, ci reprezintă o necesitate. Este un subiect pe care îl parcurg nu numai Armata României, ci toate organismele militare ale NATO şi din lume. Viaţa este într-o continuă mişcare.

Practic, procesul de transformare, care se compune din reorganizări, restructurări şi redimensionări ale structurilor militare, se derulează anual, pe baza unor documente. Este vorba de aşa-zisul „Program cadru de continuare a procesului de restructurare şi modernizare a Armatei României în perioada 01.01.–31.12.2008", precum şi de Ordinul ministrului MS17/ 25.02.2001, care stabileşte desfiinţarea, transformarea, integrarea, resubordonarea şi reorganizarea structurilor militare, redislocarea şi înfiinţarea unor comandamente, mari unităţi şi formaţiuni în Armata României.

Dacă ne referim strict la activitatea din SMFA, în anul 2008, ea s-a concentrat asupra realizărilor condiţiilor necesare pentru modernizarea capabilităţilor de forţe, concomitent cu consolidarea organizaţională care să permită îndeplinirea misiunilor specifice, atât în plan naţional, cât şi a celor asumate în cadrul Alianţei Nord-Atlantice.

Principalul domeniu de interes în care se acţionează este menţinerea nivelului operaţional – misiunea de bază a unităţilor prevăzute în Obiectivele Forţei în mod deosebit, şi anume: escadrilele de aviaţie, patrulele de aviaţie care execută Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană în cadrul sistemului NATO Integrated Air Defence System (NATINADS), avionul C-130, detaşamentul de elicoptere de transport, modulul EOD. De asemenea, am început procesul de iniţializare a operaţionalizării a două elicoptere IAR-330 MEDEVAC şi operaţionalizarea detaşamentului de elicoptere IAR-330 SOCAT Combat Search and Rescue (CSAR), detaşament care în acest an va fi afirmat de NATO printr-un exerciţiu de tip ROUEX.

Un alt domeniu de interes a vizat accelerarea procesului de operaţionalizare, în primul rând realizarea interoperabilităţii cu structurile statelor membre NATO, apoi de modernizare a Forţelor Aeriene şi, nu în ultimul rând, cel de profesionalizare a resurselor umane. Astfel, în cadrul Forţelor Aeriene au avut loc reorganizări şi redimensionări care au vizat SMFA, COAP, COBA, Academia Forţelor Aeriene, Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene, Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri, un batalion de rachete sol-aer din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer. De asemenea, au fost desfiinţate un regiment de rachete sol-aer şi un batalion din cadrul aceleiaşi arme, o companie de radiolocaţie şi un centru de întreţinere şi reparaţii cazărmi.

– Ne apropiem de finele anului 2008, am putea face o radiografie a ceea ce s-a realizat până în prezent?

– În primul rând, am asigurat funcţiile minime necesare, dar nu suficiente pentru îndeplinirea misiunilor ce revin Forţelor Aeriene, în condiţiile reducerii efectivelor cu 20%. Am respectat întocmai Hotărârea Consiliului Suprem de Apărare a Ţării (CSAT), am realizat corespondenţa funcţională între Statul Major General (SMG) şi structurile subordonate, în mod deosebit prin transformarea COAP-ului în Componenta Operaţională Aeriană (COA) şi redimensionarea Statului Major al Forţelor Aeriene.

De asemenea, s-a respectat principiul de redefinire a microstructurilor şi funcţiilor în conformitate cu Ordinul ministrului nr. 119/ 2006. S-a realizat, astfel, o mai bună coordonare a controlului şi supravegherii spaţiului aerian, în mod deosebit a forţelor care execută serviciul de luptă, precum şi o foarte bună coordonare a traficului aerian militar cu cel civil, în condiţii de deplină securitate a zborurilor. În momentul de faţă, putem spune că Forţele Aeriene şi-au făcut temele, s-a încheiat procesul de restructurare şi se fac ajustări şi reproiectări în sensul eficientizării, în pas cu noile structuri.

– Anul 2008 este important pentru Forţele Aeriene şi din perspectiva derulării programelor majore de înzestrare, printre care şi avionul multirol. În ce stadiu ne aflăm?

– Aşa este, avem în derulare programele majore de înzestrare strategică: avionul multirol şi rachetele sol-aer cu bătaie mare. Aş mai aminti aici programul avionului de transport scurt/mediu curier, programul de înzestrare cu radarul tridimensional GAP FILLER, programele de înzestrare cu capacităţi de apărare aeriană cu baza la sol SHORAD-V/SHORAD, Sistemul de Comandă Control Aerian Naţional (SCCAN).

Practic, programul de înzestrare cu avionul multirol se înscrie în prevederile „Concepţiei de înzestrare cu sisteme şi echipamente majore a Armatei României pentru perioada 2006–2025", document aprobat de CSAT. Au fost selecţionate firmele care produc un astfel de avion, au fost efectuate o serie de prezentări şi vizite de documentare ale specialiştilor noştri în ţările respective. S-au desfăşurat toate activităţile incluse în grafic, la termenele prevăzute, şi s-a elaborat nota de fundamentare la Ministerul Economiei şi Comerţului în vederea obţinerii avizului preliminar pentru proiectul de investiţii avion multirol. Până în momentul de faţă, putem afirma cu certitudine faptul că din punct de vedere al Ministerului Apărării, al specialiştilor, noi ne-am făcut temele, ne-am îndeplinit misiunea. Soluţia este undeva la nivelul factorilor de decizie politico-economică.

De altfel, indiferent de condiţiile istorice, diplomatice, politice sau economice, de faptul că facem parte dintr-o alianţă, cum suntem acum, în NATO, orice ţară trebuie să aibă resursele proprii de apărare şi ar fi bine ca acestea să fie întotdeauna în acord cu timpurile pe care le trăim şi vremurile pe care le parcurge omenirea. La prima vedere, există o tendinţă comună să se spună că aceasta este exclusiv treaba militarilor, însă nu este deloc aşa. Această problemă ar trebui să-i intereseze pe toţi cetăţenii acestei ţări, pentru că apărarea naţională implicit, şi apărarea aeriană nu sunt probleme, exclusiv ale militarilor, ci ale noastre, ale tuturor românilor.

Nu în ultimul rând, noile realităţi politice, economice şi militare ale unei lumi dinamice impun nevoia de identificare atentă a tuturor aspectelor, inclusiv a faptului că resursa umană trebuie să fie permanent în centrul atenţiei, alături de celelalte resurse aflate la dispoziţie, cu menţiunea faptului că oamenii pot fi trataţi şi abordaţi, evaluaţi şi răsplătiţi, motivaţi şi inspiraţi în feluri diferite. Din acest motiv considerăm că oamenii sunt totul, iar noi mizăm pe oameni, nu pe strategii.

– Vă mulţumesc foarte mult, domnule general de brigadă!

Căpitan-comandor Ştefan POPA ■

REEDITAREA UNUI ZBOR ISTORIC

În urmă cu 90 de ani, într-o zi geroasă de iarnă, un avion de tip Farman 40 cu carlinga deschisă, pilotat de locotenentul Vasile Niculescu, traversa Carpații cu o misiune istorică.

Inițiativa ARPIA–filiala Bacău de a reedita zborul istoric al locotenentului Vasile Niculescu, efectuat la 23 noiembrie 1918, pentru a duce fraților de peste Carpați documente esențiale necesare înfăptuirii Marii Uniri, confirmă încă o dată importanța și atitudinea proactivă a asociației privind promovarea istoriei aeronauticii române.

Pregătirile pentru acest eveniment s-au realizat în colaborare cu primăriile municipiilor Bacău și Blaj și prin susținerea Statului Major al Forțelor Aeriene, în scopul mediatizării și desfășurării activităților într-un context adecvat, fiind premergătoare manifestărilor naționale din data de 1 decembrie 2008.

Oficialități militare și civile prezente la eveniment

Dimineața zilei de 23 noiembrie 2008 a găsit Bacăul amorțit sub o pătură subțire de zăpadă așternută peste noapte, un tablou de iarnă desprins parcă din amintirile de peste ani ale locotenentului Niculescu.

La ora anunțată, pe platoul din fața Aeroportului Internațional Bacău, invitații, oficialități militare și civile, au adus un omagiu echipajului format din locotenentul Vasile Niculescu și căpitanul Victor Precup. S-a intonat imnul național, s-a oficiat o mică ceremonie religioasă și s-a dat citire mesajului adresat de către primăria Bacău către primăria din Blaj. Apoi, mesajul a fost încredințat comandantului echipajului însărcinat cu nobila misiune de a reedita istoricul zbor.

Primarul municipiului Bacău, Romeo Stavarache, înmânează mesajul echipajului

Întrucât la Blaj și, mai ales, pe Câmpia Libertății nu există posibilități de aterizare a unui avion, s-a optat pentru varianta elicopterului, echipajul fiind ales din rândul celor mai experimentați piloți și tehnici de bord din cadrul escadrilei de elicoptere aparținând Bazei 95 Aeriană Bacău: **căpitan-comandor Georgică Gîrgîz** – comandant de echipaj, **căpitan Silviu Andronic** – pilot, **maistru militar Lucian Codău –** tehnic de bord.

În aplauzele participanților, elicopterul s-a desprins de pista aerodromului Bacău și, după salutul acordat asistenței, s-a înscris pe traiectul către Blaj.

În mesajul municipiului Blaj și al Mitropoliei Române Unite cu Roma, Greco-Catolică, care a fost transmis municipiului Bacău cu această ocazie, se face o evocare a momentului istoric din 23 noiembrie 1918, de pe Câmpia Libertății, de la Blaj, și a autorilor "primei solii a mântuirii noastre în numele păcii și al libertății neamurilor".

"La 90 de ani de la <<Zborul Unirii>> și de la înfăptuirea Marii Uniri de la Alba Iulia, găsim potrivit să încheiem acest mesaj la fel cum se încheia și apelul adresat românilor la 24 noiembrie 1918 de Consiliul Național Român de la Blaj de a participa la Marea Adunare Națională de la Alba Iulia: "Trăiască România Mare! Trăiască Neamul Românesc! Dumnezeu cu noi!", se arată în mesajul semnat de primarul Gheorghe Valentin Rotar și de arhiepiscopul greco-catolic de Blaj, PF Lucian Mureșan.

Această activitate va rămâne în istoria Forțelor Aeriene ca un semn de omagiu adus pilotului Vasile Niculescu, așa cum tot ca un semn de omagiu este și înfrățirea realizată între orașele Bacău și Blaj.

Căpitan Mircea BARAC ■

După sosirea ordinului de la Marele Cartier General privind zborul la Blaj, se fac pregătiri minuțioase pentru misiune. Este ales avionul Farman 40 cu starea tehnică cea mai bună (nr. 3.240); i se face o revizie completă. Meseriașii escadrilei îi montează un rezervor suplimentar pentru a-i mări autonomia de zbor.

În acest timp, "*Carpații se încăpățânau să rămână ascunși în dosul norilor ce din când în când se scuturau de zăpadă. Trecu o zi, trecură două, trei...".*

Pe 9/22 noiembrie, locotenentul Vasile Niculescu se întâlnește cu enigmaticul pasager, căpitanul Victor Precup, delegat al Marelui Cartier General. Acesta *,,...a adus de la Iași toate lămuririle necesare asupra misiunii ce trebuia îndeplinită".* Este stabilit traiectul de zbor. Caracterul și scopul misiunii îi obligă să demonteze mitraliera; avionul va primi o cantitate considerabilă de manifeste tipărite de Marele Cartier General. În cazul unui atac inamic, nu vor avea cu ce să riposteze.

În dimineața zilei de sâmbătă 10/23 noiembrie, vremea se ameliorează. Echipajul face ultimele pregătiri. *"La indicația comandantului grupului, pentru a nu îngheța, atât ciorapii cât și mănușile, mai multe perechi din mătase, au fost îmbibate cu parafină topită".*

La 10.30 avionul decolează de pe terenul *"acoperit cu un strat de zăpadă de peste 20 cm".* Sunt prezenți *"la această emoționantă plecare plină de pericol, dar și de mândrie patriotică românească, atât comandantul grupului, cât și întregul corp al aviatorilor unității".* Din cauza încărcăturii, pilotul ia înălțime în viraje largi. Probabil temperatura să fie cu mult sub 0 grade – gândește pilotul. Cerul este curat – deocamdată. Zboară de la Bacău către Moinești, apoi Asău – în dreapta, Vârful Ceahlău. Zboară la peste două mii cinci sute de metri altitudine. *"Spre stânga, în vale, se deschide deodată, larg și surâzător, bazinul Bârsei"...* Zboară fără posibilitatea să-și vorbească, unul în spatele celuilalt. Busola avionului a luat-o razna; ar fi fost o minune să nu se întâmple așa. Survolează Sighișoara, Mediașul cu turnul Golia. După aproximativ două ore, căpitanul Victor Precup, cunoscător al zonei, identifică Blajul; arată în jos cu mâna, energic. Vasile

Locotenentul Vasile Niculescu (stânga), în carlinga avionului Farman 40

Niculescu îl strânge de umăr; a văzut și a înțeles semnul pasagerului său... Niculescu încearcă să-și dea ochelarii jos; frigul îl mușcă de ochi, lacrimile i se preling pe obraji din cauza curentului de aer. Își așază ochelarii la loc. Execută un viraj larg deasupra orașului; din avion ninge cu manifeste. Pune roțile aparatului pe Câmpia Libertății. Câmpia de care sunt legate atâtea și atâtea momente din istoria acestei țări.

În timpul scurs de la apariția avionului deasupra orașului, cu virajul, aruncarea manifestelor și aterizarea, din străzile laterale câteva sute de blăjeni se revarsă către Câmpia Libertății. Când cei doi au coborât din carlingă, au fost întâmpinați cu strigăte de "Ura!" și "Trăiască România Mare!". Pilotul și pasagerul său sunt întâmpinați de către doctorul Victor Macavei și Gavrilă Precup din partea Mitropoliei, care *"prin cuvinte întrerupte de emoție și de strigătele mulțimii, le-a urat bun venit, asigurându-i că sunt la adăpost".*

(Extras din cartea *Zborul Marii Uniri – de la Bacău la Blaj,* autor comandor George-Paul SANDACHI)

UE a lansat iniţiativa unei Flote de Transport Aerian Militar

Douăsprezece state ale UE au lansat, în cursul lunii octombrie a.c., un proiect de constituire a unei flote de transport aerian militar, care ar trebui să fie pusă la dispoziţia acestora din 2014, în funcţie de nevoile militare.

Scopul acţiunii este de a ajuta ţările Uniunii Europene să facă faţă unor angajamente militare din ce în ce mai numeroase şi de a le susţine pe cele care nu au mijloacele necesare achiziţionării de transportatoare sau pe cele care vor să-şi mărească propria flotă în caz de urgenţă.

Proiectul a fost aprobat la Bruxelles, de către miniştrii apărării din Belgia, Cehia, Franţa, Germania, Grecia, Italia, Luxemburg, Olanda, Portugalia, România, Slovacia şi Spania.

Iniţiativa Flotei de Transport Aerian European va reuni aparate precum Airbus A400M sau Hercules C-130, a anunţat Agenţia Europeană de Apărare. Reprezentanţii Agenţiei au subliniat că nu exclud Boeing C-17, avioane de transport americane comandate de alte state europene, dar că A400M va fi componenta esenţială a flotei europene.

Crearea unei flote aeriene comune va îmbunătăţi capacităţile strategice şi va scădea probabilitatea apariţiei unui deficit european semnificativ, a declarat Alexander Weis, directorul Agenţiei Europene de Apărare.

http://www.spacewar.com

Vizita Comitetului Militar NATO la Baza Aeriană Geilenkirchen

Pe 13 octombrie a.c., la invitaţia generalului John Craddock, preşedintele Comitetului Militar al NATO, amiralul Giampaolo Di Paola, şi reprezentanţii celor 26 de ţări ale NATO s-au întâlnit la baza aeriană de la Geilenkirchen (Germania).

Vizita a permis observarea îndeaproape a operaţiunilor de zbor AWACS ale NATO şi aflarea unor informaţii actuale cu privire la diverse chestiuni care afectează personalul şi misiunea Forţei Aeropurtate de Supraveghere de la Distanţă şi Control NATO (NAEW&CF). Au fost subliniate aspecte legate de modernizarea aparatelor E-3A AWACS, capabilităţile NAEW&CF şi succesul continuu al *operaţiunilor multinaţionale E-3A, care au fost la dispoziţia NATO pentru mai bine de 25 de ani, constituind singura unitate militară multinaţională de zbor din lume.* Întâlnirea a fost, de asemenea, un prilej de concentrare asupra chestiunilor care implică comunitatea componentei AWACS, ce include atât personalul de bază, precum şi personalul din comunităţile germane şi olandeze.

http://www.nato.int

Indonezia a achiziţionat Su-30

În data de 12 noiembrie a.c., compania rusă Rosoboronexport a semnat un contract de vânzare pentru un număr de 6 aeronave de tipul Su-30 Flanker-C către Indonezia.

Nikolai Dimidyuk, directorul de programe al companiei ruse, a adăugat că Indonezia este interesată şi de achiziţia unor elicoptere de tipul Mi-17 şi Mi-35.

http://en.rian.ru/

PAC-3 – Test reuşit

Militari aparţinând Forţelor Aeriene Germane, împreună cu oficiali ai Loockheed Martin şi ai U.S. Army, au efectuat, la sfârşitul lunii octombrie a.c., un nou test cu rachete PAC-3 (PATRIOT ADVANCED CAPABILITY – 3). Testul a avut loc în poligonul de tragere de la White Sand şi a fost un succes ce a demonstrat încă o dată capabilitatea avansată a rachetelor PAC-3.

Aceasta a fost prima lansarea a unei rachete PAC-3 executată cu un sistem de tip PATRIOT aparţinând Germaniei.

www.lockheedmartin.com

Divizia de apărare şi securitate EADS dotează elicopterele Bundeswehr şi pentru misiunile internaţionale

În cadrul unui program de îmbunătăţire a produsului, divizia de apărare şi securitate EADS va echipa elicopterul de transport CH-53G al Forţelor Armate Germane cu sistemul EUA (Einsatzunterstutzungsanlage), care va asigura pregătirea şi planificarea misiunilor.

Sistemul va fi dezvoltat de Defence Electronics (DE), parte din EADS DS şi subcontractor al Eurocopter Deutschland.

Contractul actual este în valoare de 10 milioane de euro şi implică trei tipuri de elicoptere ale Forţelor Aeriene Germane: elicopterul de luptă Tiger, elicopterul de transport NH90 şi acum aparatele CH-53 GA.

Sistemele EUA combină controlul operaţional şi susţinerea tehnico-logistică a sistemelor de arme. Sigur şi fiabil, sistemul informatic al EUA reprezintă un suport important pentru personalul din comandament, piloţii şi personalul tehnic. În plus, EUA asigură furnizarea de date elicopterului CH-53 GA, crescând astfel acurateţea pregătirii zborului. Sistemul dispune de o caracteristică tehnică suplimentară, care permite atât conectarea la sistemul logistic al Forţelor Armate Germane (LogInfoSys Bw SASPF), precum şi la sistemele acestora de comandă şi de informaţii tehnice.

"Mai ales în misiunile internaţionale, este important ca pregătirea misiunii să se realizeze în condiţii optime şi supravegherea continuă să se facă prin toate metodele tactice şi logistice, asigurând astfel protecţia elicopterelor şi a echipajelor, dar şi reuşita operaţiunilor" declara Bernd Wenzler, directorul Defence Electronics.

http://www.eads.com

Pagină realizată de Camelia VLAD ■

Conferinţa şefilor Forţelor Aeriene din NATO

Activitatea s-a desfăşurat în perioada 05.10–12.10.2008, la invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii şi a cuprins briefing-uri şi vizite la Baza Aeriană de la Ramstein (Germania) şi la Bazele Aeriene Bolling, Nellis, Sheppard, Peterson şi Washington din SUA.

Temele principale din agenda conferinţei au făcut referire la abordarea comună a provocărilor viitorului şi la capabilităţile bazate pe apropriere (interoperabilitate, concepţia de operaţii, antrenament în comun, mentenanţă). În urma discuţiilor, a reieşit faptul că fundamentarea acestor capabilităţi se poate realiza prin: achiziţii comune (F-35); participarea la programe comune (C-17); oportunităţi de instruire comună, de la nivel de bază la nivel avansat.

De asemenea, au fost analizate problematici ca: definirea în perspectivă a unor strategii ale secolului XXI prin atitudine *proactivă* şi nu *reactivă*; integrarea reală a acţiunilor celor 3 categorii de forţe armate în ducerea luptei; dezvoltarea problematicii „Cyberspace"; canalizarea investiţiilor din fondurile FMS spre platforme care deservesc acţiuni comune.

General-locotenent
Constantin CROITORU

Exerciţiul bilateral româno-american Weapon Training Deployment II (Carpathian Summer 2008) s-a desfăşurat, anul acesta, la Centrul Administrativ al Aerodromului Mihail Kogălniceanu (CAAMK) şi poligonul Babadag.

Delegaţia americană, condusă de locotenent-colonelul Brian A. Yates, s-a constituit într-un detaşament format din 160 de militari şi 4 aeronave C 130 Hercules din Grupul 86 USAFE Ramstein, în timp ce delegaţia Statului Major al Forţelor Aeriene, condusă de căpitan-comandorul Adrian Vasile, a fost formată din 40 de militari şi civili aparţinând Centrului Administrativ Mihail Kogălniceanu.

În cadrul exerciţiului, au mai participat şi 60 de persoane (54 de paraşutişti) din Statul Major al Forţelor Terestre, Şcoala de Aplicaţie a Forţelor pentru Operaţii Speciale şi Batalionul 1 Operaţii Speciale „Vulturii", Târgu Mureş.

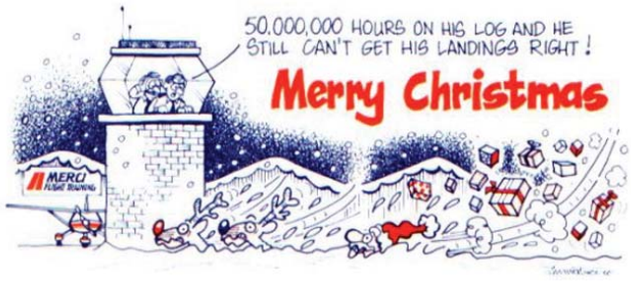
Exerciţiul a permis, pe lângă misiunile comune prevăzute în scenariu, şi antrenarea personalului Statului Major al Forţelor Terestre în executarea misiunilor de paraşutare, precum şi verificarea capacităţilor de sprijin ale naţiunii-gazdă.

Activitatea de zbor a totalizat peste 115 ore desfăşurate în executarea următoarelor tipuri de misiuni: ◆ zbor tactic la joasă înălţime, cu utilizarea aparatelor de vedere pe timp de noapte (NVG); ◆ zbor cu lansare de paraşutişti şi materiale în poligonul Babadag, cu utilizarea NVG; ◆ aterizări pe timp de noapte, cu utilizarea NVG; ◆ zbor în formaţie, pe timp de zi, la vedere; ◆ descărcare de materiale în condiţii de luptă pe aerodrom.

Paraşutările s-au executat ziua şi noaptea, în condiţii meteorologice grele, din aeronavele C-130 Hercules ale partenerului american, de la înălţimea de 300 m, cu aterizare în teren accidentat. Un număr de 9 militari români au executat salturi cu tehnica de paraşutare americană.

Planificarea şi executarea operaţiilor aeropurtate s-a executat în baza procedurilor şi standardelor NATO, cu particularitatea că structurile americane acordă un interes sporit componentei IT şi de comunicaţii, precum şi modificării permanente a caracteristicilor tehnicii de paraşutare în funcţie de cerinţele câmpului de luptă, precum şi pentru creşterea nivelului de securitate în executarea paraşutărilor.

Căpitan Vasile IONESCU ■



"Dad, why are there always two pilots?"
"One has to prevent the other from doing stupid things."
"Which one is doing the stupid things?"

Aviaţie, navigaţie, comunicaţie

clişee

◆Piloţii cu adevărat buni sunt cei care îşi folosesc înţelepciunea în scopul evitării situaţiilor în care ar trebui să-şi etaleze calităţile de pilotare.

◆Indiferent de ce se întâmplă, tu doar pilotează avionul.

◆Zboară până când ultima piesă a încetat să mai funcţioneze.

◆E mai bine să fii aici, jos, dorinduţi să fii acolo sus, decât să fii acolo, dorindu-ţi să fi fost aici, jos.

◆Un avion este posibil să zboare o

mică distanţă în derivă, dar nu va zbura nici un cm fără combustibil.

◆Ai încredere în sistemele de bord.

◆Gândeşte înainte ca avionul tău să o facă.

◆ Prefer să fiu norocos decât priceput.

◆Referitor la puterea motorului. Mult înseamnă bun, mai mult înseamnă mai bun, iar prea mult este exact cât trebuie.

◆Experienţa înseamnă capacitatea de a recunoaşte o greşeală atunci când ai făcut-o din nou.

◆Nimeni nu s-a ciocnit cu cerul, încă.

◆Experienţa este un profesor dur. Mai întâi vine testul şi apoi lecţia.

◆Aminteşte-ţi mereu că pilotezi un avion cu capul, nu cu mâinile.

◆Nu lăsa niciodată un avion să te ducă acolo unde mintea ta nu a fost prezentă cu 5 minute mai devreme.

◆Dacă este roşu sau ruginit, nu îl atinge.

◆Dacă împingi maneta înainte, casele devin mai mari, dacă tragi maneta înapoi, ele devin mai mici.

Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă"

SPERANŢE NOI ŞI VECHI LA DEBUTUL ANULUI UNIVERSITAR

"Academia Forţelor Aeriene <<Henri Coandă>> este una din instituţiile de învăţământ cu care braşovenii se mândresc încă de la înfiinţare. Absolvenţii acestei academii au adus numai mândrie celor care i-au format, dând exemplu de excelenţă profesională, disciplină şi onoare militară.

Să nu uitaţi niciodată că reprezentaţi o categorie aparte, aviaţia militară, spre care oamenii obişnuiţi privesc cu respect, iar dumneavoastră aveţi obligaţia să continuaţi tradiţia pionierilor români ai aerului."

Prefectul judeţului Braşov,
Adriana DONŢU

"Viitorul deja a început. Şi cred că acest viitor se construieşte prin efortul nostru, al tuturor: al oficialilor, al profesorilor, dar mai ales al studenţilor. Personalităţile viitorului, dumneavoastră veţi fi. Forţele Aeriene sau chiar România îşi vor construi viitorul prin dumneavoastră.

Provocările sunt serioase şi nu trebuie să le aşteptaţi, deoarece mult mai important este să pregăteşti viitorul decât să-l prevezi, iar acest lucru depinde de dumneavoastră."

Şeful Statului Major
al Forţelor Aeriene,
general-locotenent
Constantin CROITORU

În fiecare an, ziua de 1 octombrie adună pe platoul Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă" actorii principali ai învăţământului universitar din Forţele Aeriene. Studenţii din cei trei ani de studii, alături de profesori, de părinţi şi de comandanţi, salută deschiderea unui nou an universitar, fiecare categorie în parte cu speranţe şi aspiraţii diferite, dar totuşi, toate cu acelaşi obiectiv: obţinerea performanţei intelectuale. De la înălţimea tribunei oficiale, invitaţii, personalităţi ale vieţii publice locale sau ale sistemului militar, îşi oferă sprijinul necondiţionat pentru bunul mers al sistemului de învăţământ militar şi îşi exprimă încrederea în calitatea caracterelor ce vor fi formate la şcoala aripilor româneşti.

Anul acesta, la festivitatea de deschidere a anului universitar au participat liderul Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, prefectul judeţului Braşov, doamna **Adriana Donţu**, primarul municipiului Braşov, domnul **George Scripcaru**, rectori ai instituţiilor de învăţământ superior braşovene, comandanţi de unităţi, reprezentanţi ai eşaloanelor superioare, cadre militare în rezervă şi în retragere, reprezentanţi ai mass-mediei.

Principala noutate pe care o propune noul an universitar constă în apariţia, în programa analitică, a două noi specializări. "Am propus, iar ministrul apărării a aprobat două noi specializări în cadrul Facultăţii de Aviaţie, respectiv management aeronautic şi managementul traficului aerian. De asemenea, au fost operate modificări ale planurilor de învăţământ şi ale programelor analitice, în aşa fel încât să putem răspunde cerinţelor comenzii sociale, respectiv Statului Major al Forţelor Aeriene", ne-a declarat rectorul academiei, **comandor prof. univ. dr. Gabriel-Florin Moisescu**.

La startul cursurilor din acest an universitar, s-au prezentat un număr de 164 de studenţi, din care 55 sunt boboci. De remarcat este ponderea fetelor, în jurul a 33 de procente din total, o pondere însemnată având în vedere specificul militar al instituţiei. Însă, aşa cum au remarcat profesorii şi comandanţii de-a lungul timpului, accesul fetelor în academie a avut un efect benefic, ce a dus la creşterea competitivităţii între studenţi.

Emoţiile specifice fiecărui început, speranţa că acesta va aduce realizări noi, îndeplinirea năzuinţelor mai vechi şi deschiderea unor noi orizonturi au fost prezente şi de această dată în mintea şi sufletul studenţilor. Astfel, indiferent de specializare, studenţii din anii terminali au început deja a se gândi la examenul de licenţă, în vreme ce bobocii aşteaptă, nerăbdători, debutul unei noi provocări.

Tuturor, le dorim succes în noul an universitar!

Căpitan Mircea BARAC ■

Generalul de brigadă Costel Tătaru citind mesajul şefului SMFA cu prilejul deschiderii noului an universitar

Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene

EMOȚII AUTUMNALE

Debutul anului universitar, indiferent de domeniul în care se produce acesta, este, întotdeauna, un moment de dezvoltare a unei emulaţii specifice, de descoperire a unor stări emoţionale unice. Trecerea către nivelul, presupus maxim, de recunoaştere a cunoştinţelor şi, în plus, fiorul produs de participarea activă la tumultul efervescent al adolescenţei în plină exprimare fac din acest debut de an universitar unul din momentele reţinute permanent în memoria fiecărui student.

Prezentarea modulelor de studiu pentru anul de învăţământ 2008-2009

Şi învăţământul militar se situează pe aceleaşi coordonate. Şi aici, emoţiile sunt de aceeaşi intensitate.

La Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene "Aurel Vlaicu", de la Boboc, deschiderea anului universitar s-a remarcat prin simplitate. Ceremonia desfăşurată în data de 01 octombrie a marcat plasarea tuturor celor care vor participa la procesul de învăţământ pe diferite trepte de pregătire: iniţiatică, profesională, de specialitate, extracurriculară, trepte conforme cu standardele impuse în domeniu.

Prezent la activitate, ca reprezentant al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul de brigadă Costel Tătaru** a ridicat, prin discursul său, şi mai sus ştacheta deziderateloor, a aşteptărilor, dar şi a necesităţilor şi susţinerii: "Dorim ca această structură de învăţământ să devină una de elită, o şcoală în adevăratul sens al cuvântului, un motor de propulsare, în primul rând a specialiştilor de care aviaţia militară are nevoie în îndeplinirea misiunilor şi, desigur, de ce nu, a viitorilor conducători ai aviaţiei militare române. Semnele sunt bune. Deja, din promoţiile anterioare, militarii care au absolvit această şcoală au avut rezultate foarte bune la debutul în munca în teritoriu, la corelarea cunoştinţelor teoretice cu realitatea oferită de tehnica existentă momentan în dotarea unităţilor militare şi, în special, la participarea în cadrul diverselor misiuni şi exerciţii bilaterale şi multinaţionale. Sperăm ca şi baza materială şi suportul didactic să devină factori de normalitate, să atingă nivelul propus de capacităţile profesionale deja existente. În acest sens, este o prioritate pentru Statul Major al Forţelor Aeriene alocarea tuturor resurselor necesare continuării pe aceleaşi coordonate".

Viitorii cursanţi, în număr din ce în ce mai mic de la an la an, un fapt nu neapărat cu caracter regresiv (acest fapt datorându-se totuşi politicii coerente de resurse umane implementate în ultima perioadă de compartimentul de specialitate din cadrul Statul Major al Forţelor Aeriene – asigurarea cu resurse umane a viitorului aviaţiei militare exact pe cerinţele de personal, de utilizare a tehnicii de aviaţie şi de corelare cu structuri similare din cadrul NATO), au trăit diferit acest moment de debut al anului universitar de învăţământ.

Emoţie, dorinţă, noi ţeluri propuse, aşteptări de calibru ascendent. "Concomitent cu acumularea de noi cunoştinţe, avem şi obligaţia cunoaşterii tuturor procedeelor, metodelor şi pârghiilor de care dispunem în cadrul punerii în practică, a exersării şi pregătirii tehnice. Sperăm ca, la finalul cursurilor acestui an universitar, să putem reprezenta o soluţie viabilă la provocările impuse de statutul actual al armatei române, să devenim liantul dintre concepţia de învăţământ, necesităţile reale din teritoriu şi propriile deziderate", a fost opinia unuia dintre studenţii cursului de ofiţeri de stat major din cadrul şcolii, **căpitanul Ionuţ Popa**.

Comandantul Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene, **comandorul Nicolae Jianu**, a prezentat structura anului de învăţământ, cu precizarea modulelor ştiinţifice de pregătire ce vor constitui factorul primordial în cadrul procesului didactic.

Team building – definitivarea conceptelor de învăţare

De asemenea, au fost readuse în atenţie importanţa activităţilor extracurriculare, opţionalelor, perioadelor de stagiu. Cuvântul comandantului a reprezentat atât încheierea activităţii dedicate deschiderii anului universitar, cât şi startul către lupta cu sine însuşi, click-ul detensionării emoţionale şi trecerea spre truda de pe băncile şcolii, cu speranţa perenă a reuşitei finale: "Calitatea susţinerii, din punct de vedere al resurselor materiale, de către Statul Major al Forţelor Aeriene, ne obligă. Ne obligă să creştem, la rândul nostru, calitatea procesului de învăţământ, gradul dedicaţiei pentru studiu şi dorinţa de cunoaştere şi autocunoaştere".

În fiecare an, odată cu venirea toamnei, porţile universităţilor se deschid pentru noi şi noi doritori de studiu aprofundat, pentru cei care vor reprezenta pilonul societăţii viitoare, civile sau militare. Pentru ei începe cea mai grea, dar şi cea mai frumoasă perioadă din viaţă.

Pentru ei e momentul lui "Gaudeamus Igitur !"

Plutonier-major Sorin SĂFTOIU ■

În fiecare an, Academia Forțelor Aeriene de la Brașov își deschide porțile pentru o nouă promoție de studenți. Mai mare sau mai mică, cu specializări multiple sau doar pentru o singură armă, prezența unei noi serii de studenți generează în rândul cadrelor și al comandanților o emulație de natură intelectuală, specifică mediului universitar. O nouă vibrație se propagă în întregul mediu înconjurător al academiei, de pe platou în sălile de clasă sau laboratoare, de pe terenurile de pregătire fizică, până în dormitoare. Este vibrația unei noi generații, este mireasma bobocilor de toamnă.

Zâmbetul bobocilor

De pe net... la Academia Forţelor Aeriene

Calitatea de student militar are un farmec aparte, cu satisfacții și constrângeri specifice, cu aspirații justificate sau cu speranțe ce se pot dovedi false. Din momentul în care este declarat admis la Academia Forțelor Aeriene, studentul devine rotița unui sistem cu reguli proprii, unde rezistă doar dacă își dorește cu adevărat o carieră militară. Imaginile hollywoodiene cu rangeri şi piloți ce au stimulat imaginația adolescentină sunt înlocuite cu realitatea. Aceasta nu este deloc la fel de comodă ca şi privitul unui film american din confortabilul fotoliu de acasă. De aceea, bobocii academiei nu se numără după afişarea rezultatelor de la concursul de admitere, ci după perioada de acomodare. Este vorba de perioada în care tânărul student ia contact cu organizația militară prin intermediul instrucției inițiale şi al instrucției militare de bază. Sigur, nu se regăsește nimic din antrenamentul trupelor speciale în această pregătire, dar ea reprezintă un test serios pentru cei care aveau o falsă percepție asupra sistemului sau asupra propriilor limite. Iar aici este vorba de studenții proveniți de la liceele civile, deoarece un absolvent de colegiu militar este mai mult decât familiarizat cu regulile şi condițiile vieții cazone.

Exersând montarea-demontarea pistolului-mitralieră

Pe bobocii de la Braşov i-am întâlnit anul acesta la deschiderea anului de învățământ. După nici două ore de la încheierea festivității erau în poligon, executând o şedință de tragere cu armamentul individual. Dovada faptului că timpii morți reprezintă o noțiune falsă pentru un militar de carieră. Sau dovada faptului că multitudinea noțiunilor cu care trebuie să se familiarizeze studentul pe parcursul celor trei ani de studii impune o comprimare a timpului prin activități la "foc automat".

Studenta Bianca Andreea Enică este din Buzău şi a fost admisă pentru specializarea artilerie şi rachete sol-aer. Îmbrăcată în ținută mozaic şi cu arma pe umăr, o poți lesne confunda cu Pip, personajul din "Marile Speranțe" a lui Dickens, ce încearcă să-şi descopere identitatea şi scopul de urmat în viață. Cutele formate în pielea bocancilor noi, mărimea 37, cel mult 38, rania din spinare încărcată cu completul de protecție antichimic, masca de gaze, casca de metal, acest întreg harnaşament purtat de o fată de cincizeci şi ceva de kilograme ar avea, cu siguranță, un efect instantaneu asupra senzorilor proprioceptivi ai cuiva din afara sistemului. Cel puțin o furnicătură pe şira spinării. Cu toate acestea, Andreea povestește cu zâmbetul pe buze despre decizia de a alege o carieră militară:

"Navigam pe internet şi am găsit un banner care făcea reclamă carierei militare. Din curiozitate, am accesat pagina, am citit condiţiile şi am decis că trebuie să încerc această provocare. Apoi, am vizitat site-ul Academiei Forţelor Aeriene şi aşa am intrat în contact cu studenţii de la aviaţie. După câteva şedinţe de chat pe forumul studenţilor, am fost sigură că vreau să urmez această instituţie. Erau foarte entuziasmaţi, nu a fost greu să mă convingă. Însă acum sunt puţin surprinsă de faptul că există foarte multă muncă fizică. De la curăţenia sectoarelor, până la ajutorul oferit procesului de renovare a pavilioanelor. Sper ca aceste aspecte să dispară odată cu începerea cursurilor. Personal, prefer mai mult studiu şi mai puţină instrucţie. Am renunţat la Facultatea de Medicină şi la cea de Psihologie, facultăţi unde fusesem admisă datorită rezultatelor obţinute la faza naţională a olimpiadei de biologie, pentru cariera militară. Am venit aici pentru a învăţa", ne-a declarat, cu optimism, studenta Enică.

Colega Biancăi, **studenta Oana Bordianu**, este familiarizată cu programul cazon, ea fiind absolventă a Colegiului Militar de la Câmpulung Moldovenesc. Povestea Oanei privind alegerea unei cariere militare seamănă cu a Biancăi, în sensul că tot mass-media a "inspirat-o", însă de la o vârstă mult mai fragedă. "În anul în care urma să susţin examen de admitere la liceu am citit un articol într-un ziar local despre elevii Colegiului Militar de la Câmpulung Moldovenesc. Fiind de loc din Rădăuţi, deci nu foarte departe, am considerat că merită să încerc. M-am acomodat foarte bine cerinţelor din sistem şi, după patru ani, am ales să continui pregătirea în domeniul militar la Academia Forţelor Aeriene, chiar dacă fusesem admisă şi la Afaceri Internaţionale, chiar cu bursă. Dar mă felicit pentru alegere, deja se vede o evoluţie comparativ cu colegiul militar, de la mâncare şi cazare, până la modul în care suntem implicaţi în activităţile curente de către comandanţii noştri, ceea ce mă face să fiu optimistă pentru viitor", ne-a declarat studenta Bordianu.

În coloană spre academie, la sfârşitul zilei de instrucţie

Aruncarea grenadei

Reversul medaliei

Aşa cum spuneam, sunt multe diferenţe între un student militar şi unul civil. În primul rând, pe lângă pregătirea academică, studentul militar trebuie să-şi formeze deprinderi specifice statutului de viitor cadru militar. De la specializarea în armă, până la conduita în societate. "Timpul liber există, teoretic, însă programul zilnic acoperă cu activităţi întreaga plajă a intervalului orar cuprins între şase dimineaţa, când se dă deşteptarea, şi zece seara, când se anunţă stingerea. Datorită activităţilor permanente, zilele seamănă foarte mult una cu cealaltă, după un timp aproape că nu ştii dacă e marţi sau dacă e joi. Însă nu e vorba de monotonie, deoarece activităţile sunt diverse, doar intervalul orar între care se desfăşoară acestea este predefinit. În orice caz, dacă îţi doreşti o carieră militară, programul nu reprezintă sub nici o formă un impediment. Încadrarea într-un program şi respectarea unor reguli specifice reprezintă, până la urmă, dovada faptului că faci parte dintr-un sistem organizaţional, iar acest fapt ar trebui să te motiveze", este opinia **studentului George Dumitrache**, absolvent al Colegiului Militar de la Breaza.

„Am simţit încă din primele zile în care am ajuns aici că există o mai mare libertate de decizie a studentului privind gestionarea timpului liber decât în colegiul militar. În continuare, aşteptăm cu nerăbdare începerea cursurilor pentru a ne simţi cu adevărat studenţi. În primele săptămâni s-a pus accent mai mult pe pregătirea militară, iar acest lucru ne-a ajutat să ne cunoaştem mai bine între noi, s-a creat o coeziune a grupului care nu se poate realiza într-o sală de clasă", este opinia **studentului Emil Stiau**, absolvent al Colegiului Militar din Alba Iulia.

În afară de programul zilnic, nici vacanţele nu sunt la fel de lungi ca acelea din facultăţile civile. Cursurile de specialitate încarcă programa academică. Mai mult, vara se organizează tabere de instrucţie, astfel că vacanţa de vară abia are o lună calendaristică. Sigur, spre deosebire de studenţii de la facultăţile civile, studenţii militari nu sunt nevoiţi să recurgă la lupte de gherilă pentru un loc în cămin, masa este asigurată de instituţie, la fel echipamentul militar şi chiar rechizitele şcolare, iar la absolvire, locul de muncă este garantat prin contract. Un lucru benefic, deoarece lipsa acestor griji specifice studenţiei pot fi exploatate pentru obţinerea unui randament maxim în procesul de învăţământ. Există însă şi un revers al medaliei resimţit pe termen lung, în sensul că aceste "beneficii" pot crea o falsă impresie asupra realităţii şi, prin urmare, chiar o integrare mai greoaie în societatea civilă în momentul absolvirii. Instituţia oferă perspectiva unei cariere, integrarea în societate depinzând exclusiv de inteligenţa socială a individului.

În ultimii ani au intervenit multe schimbări la nivelul învăţământului universitar militar. De la accesul fetelor în academiile militare sau modificarea metodologiei de admitere şi până la alinierea la standardele de la Bologna, au fost schimbări care au impus abordări noi, diferite, proactive ale profesorilor şi ale instructorilor în raport cu studenţii. Faptul că background-ul intelectual al studenţilor admişi la Academia Forţelor Aeriene este din ce în ce mai consistent de la an la an reprezintă un semnal că în sistem intră doar cei care îşi dorec cu adevărat să urmeze o carieră militară. Iar dovada calităţii se citeşte în atitudinea bobocilor, care abordează activităţile impuse prin program cu zâmbetul pe buze.

Căpitan Mircea BARAC ■

MANAGEMENTUL EDUCAȚIONAL PRESUPUNE FORMAREA DE PERSONALITĂȚI

Interviu cu comandantul Academiei Forţelor Aeriene „HENRI COANDĂ”,
comandor GABRIEL MOISESCU

– Domnule comandor, învăţământul militar superior are un specific anume?

– În mod cert, managementul educaţional al organizaţiei militare dispune de particularităţi ce decurg din situarea în aria comună a sferelor de influenţă ale Ministerului Apărării şi Ministerului Educaţiei, Cercetării şi Tineretului. Dincolo de implicaţiile legate de finalităţile educaţiei şi de specificul abordării unor norme şi metode care privesc strict actul educaţional, dimensiunea militară impune şi un alt tip de autoritate. Se îmbină autoritatea ca interrelaţie, specifică managementului educaţional, cu o autoritate legitimată prin norme militare, stricte. Tocmai această perspectivă poate oferi deschiderea spre o bună armonizare a managementului educaţional în cadrul instituţiilor de învăţământ militar superior.

– Teoretic vorbind, cum puteţi defini managementul educaţional?

– Teoretic, managementul educaţional vizează abordarea educaţiei din perspectivă managerială, adică procesul proiectiv, decizional, organizatoric şi evaluativ al activităţii de educaţie. În cazul Academiei Forţelor Aeriene (AFA), acest management se referă la conducerea instituţiei de învăţământ ca entitate autonomă, iar rezultatul eficienţei managementului educaţional îl constituie nivelul de pregătire al absolvenţilor. Formarea de personalităţi depinde, aşadar, de calitatea resurselor pedagogice, iar valorificarea acestor resurse depinde de managementul educaţional.

– Cum s-ar putea descrie relaţia ideală între profesor/instructor şi student?

– Cred că întrebarea precedentă este un suport în a trasa un contur al relaţiilor cadru didactic/student şi instructor/student. Pe de o parte, este vorba despre actul didactic în profunzimea înţelesului său. Profesorul interacţionează cu studentul în scopul dezvoltării unor aptitudini, adică intenţionează modificări cognitive, de achiziţie şi prelucrare a informaţiei şi, ulterior, dezvoltarea acestor aptitudini la nivelul necesar de „expertiză“, de competenţă în domeniu. Este o relaţie specifică învăţământului superior. Pe de altă parte, între instructor şi student se crează un alt raport, derivat din scopul formării unor deprinderi. Deprinderile, de la cele specifice instrucţiei de front până la cele privitoare la pilotaj, presupun o componentă motrică, dublând componenta intelectuală. Instructorul vizează, în relaţia cu studentul, un alt tip de autoritate, altă strategie didactică, altă manieră de abordare a studentului.

– Ca militar şi profesor universitar, ce credeţi că s-a schimbat, în ultimii 18 ani, în atitudinea şi problematica învăţământului militar superior?

– Dinamica societăţii în ansamblu şi dinamica societăţii româneşti au impus schimbarea perspectivelor asupra formării ofiţerilor în armata română. În domeniul securităţii naţionale, dinamica schimbărilor a avut un ritm mult mai alert, ca urmare a abandonării sistemului de apărare prin forţe proprii la sistemul de apărare în cadrul Alianţei Nord-Atlantice. În aceste condiţii, învăţământul militar a fost afectat, pe de o parte, de schimbarea strategiei de securitate a României, pe de altă parte, de mutaţiile din sistemul de învăţământ. Întâmplător, cei 18 ani de transformări calitative şi cantitative au coincis cu cei 18 ani ai mei de activitate didactică. Am trăit transformarea în toate fazele ei şi cred că ceea ce s-a schimbat cu adevărat este flexibilitatea învăţământului militar. Schimbarea s-a realizat de la structurile rigide, specifice pedagogiei clasice, la structurile adaptabile unei societăţi în continuă mişcare.

– Consideraţi că învăţământul militar superior românesc este integrat în spaţiul educaţional european şi euro-atlantic?

– Învăţământul românesc nu poate ridica pretenţia infrastructurii din învăţământul vest-european şi american, dar ceilalţi parametri ai performanţei sunt realizaţi la standarde înalte. În aceste condiţii, putem discuta, în linii mari, despre o compatibilitate între învăţământul militar românesc şi cel european, şi nu despre o integrare în spaţiul educaţional european, respectiv despre o aliniere a finalităţilor educaţionale cu cerinţele euro-atlantice.

– Cum apreciaţi rezultatele obţinute de studenţii din AFA în cadrul procesului de învăţământ al anului universitar 2007–2008?

– În linia celor afirmate anterior, caracteristica de bază este calitatea umană. Mărturie calităţii resurselor umane stau rezultatele foarte bune obţinute în anul precedent, adică cele obţinute în urma evaluărilor curente şi cele de la examenul de licenţă. Aceste rezultate vin să confirme faptul că beneficiem, ca instituţie, de studenţi valoroşi, dar şi de cadre didactice şi instructori foarte bine pregătiţi şi motivaţi.

– Ce posibilităţi şi oportunităţi are un absolvent al AFA?

– Prima oportunitate a unui absolvent AFA este de a beneficia de studiile de pregătire de specialitate în cadrul Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene de la Boboc, iar ulterior, de a ocupa o funcţie în arma în care s-a instruit, în unităţile de pe teritoriul naţional. Absolvenţii au posibilitatea să activeze atât pe teritoriul naţional, cât şi să execute misiuni internaţionale sub egida NATO, ONU, UE sau OSCE.

– Care este opinia dumneavoastră despre învăţământul universitar şi cercetarea universitară: sunt două componente separabile?

– Sunt componente care nu pot fi privite separat în procesul educaţional, ca ansamblu. Dar, pentru eficienţa managementului educaţional, învăţământul şi cercetarea trebuie abordate distinct. Cadrele didactice sunt puse în faţa unei noi provocări – să contribuie la autonomia universitară autentică, să contribuie la asigurarea managementului educaţional performant. Această contribuţie priveşte dubla implicare: în actul didactic şi în cel de cercetare. Este vorba, pentru o clarificare a situaţiei, de două activităţi complementare, care nu presupun o dublă subordonare a cadrului didactic prorectorului pentru învăţământ şi prorectorului pentru cercetare, ci asigură sistematizarea acţiunii manageriale în câmpul educaţional. Cu alte cuvinte, învăţământul şi cercetarea sunt inseparabile din punct de vedere funcţional, dar trebuie abordate distinct pentru eficienţa managerială.

– La 1 octombrie, atât în învăţământul universitar civil, cât şi în învăţământul militar superior au început cursurile universitare. Ce obiective prioritare aveţi pentru anul universitar 2008–2009?

– Misiunea programului de studii din Academia Forţelor Aeriene este formarea de ofiţeri licenţiaţi în „Ştiinţe Militare şi Informaţii”, specializarea „Managementul Organizaţiei”, iar pentru atingerea acestei finalităţi avem în prim-plan următoarele obiective: formarea deprinderilor intelectuale necesare, formarea deprinderilor de leadership, specializarea iniţială în armă şi formarea competenţelor de comunicare într-o limbă de circulaţie internaţională.

– Să presupunem că mâine aţi fi ministrul apărării, ce aţi face pentru învăţământul militar superior?

– Aş continua reforma din învăţământul militar preponderent în două direcţii: finalizarea alinierii la standardele Bologna şi investiţia în infrastructură. În primul caz, conform propunerii pe care am făcut-o pentru proiectul de hotărâre de guvern, aş oferi academiilor de forţe armate posibilitatea de pregătire a studenţilor într-un ciclu complet: învăţământ universitar – masterat – doctorat. În cel de-al doilea, aş încerca o dezvoltare a infrastructurii educaţionale din instituţiile de învăţământ militar românesc la un nivel similar cu cel din statele dezvoltate vest-europene. Aş milita pentru investiţia în educaţie deoarece, acordând acestui sector atenţia cuvenită, asigurăm viitorul.

O investiţie în învăţământul militar înseamnă o investiţie pe termen lung în securitatea naţională.

– Vă mulţumesc foarte mult, domnule comandor!

Căpitan-comandor
Ştefan POPA ■

PORTRET DE SUBOFIŢER

Plutonierul adjutant Mihaela-Mariana Voicu, consilierul şefului Centrului de Operaţii Aeriene pe problemele maiştrilor militari/subofiţerilor, soldaţilor şi gradaţilor voluntari, a absolvit Şcoala de Maiştri Militari şi Subofiţeri „NICOLAE BĂLCESCU”, specialitatea finanţe şi logistică, din Sibiu, chiar în anul în care perioada regimului comunist totalitar din România se încheia, 1989.

Dacă a intuit sau nu, faptul că după 1989, femeia-soldat din Armata Română va obţine statutul de cadru militar cu toate drepturile, inclusiv urcarea treptelor ierarhiei militare pentru dobândirea celor mai mari funcţii şi grade, nu putem şti. Cert este că proaspăta absolventă a Şcolii de Maiştri Militari şi Subofiţeri de la Sibiu a luat în serios şi responsabil rolul şi importanţa subofiţerului în structurile militare, muncind şi

învăţând în acelaşi timp: a îndeplinit funcţii importante la diferite eşaloane şi a continuat perfecţionarea profesională prin parcurgerea cursurilor de carieră şi absolvirea Facultăţii de Management. Ambiţioasă, tenace, exigentă, a urcat treaptă cu treaptă în ierarhia militară până la gradul de plutonier adjutant şi încadrarea funcţiei de consilier al comandantului pe problemele maiştrilor militari/subofiţeri, soldaţilor şi gradaţilor voluntari, funcţie mult-râvnită de cei din branşa sa.

Prin prestanţa personalităţii sale, prin funcţia pe care o ocupă în cadrul Centrului de Operaţii Aeriene, plutonierul adjutant Mihaela-Mariana Voicu arată colegilor, în mod special colegelor, că se poate, dar prin responsabilitate, muncă, perseverenţă şi profesionalism. „Nu ştiu cum privesc tinerele de astăzi cariera militară, dar pot să le spun că în armată se pot realiza profesional ca în orice alt domeniu. Cariera militară este astăzi o realitate ce oferă oportunităţi multiple de dezvoltare profesională, în conexiune cu dinamica schimbărilor care au loc în sistemul militar şi o şansă pentru împlinirea unui vis. Eu mi-am îndeplinit cel mai frumos vis”, a declarat subofiţerul de elită al Forţelor Aeriene, plutonierul adjutant Mihaela-Mariana Voicu pentru tinerele care şi-au propus să urmeze cariera militară.

Căpitan-comandor
Ştefan POPA ■

Viper Lance 08

– a life time opportunity –

Conexiunea Forţelor Aeriene Române cu structura similară din armata SUA a fost, întotdeauna, una de natură specială. Pornind de la sprijinul oferit de aceasta încă din faza parteneriatului României la acţiunile desfăşurate de Alianţa Nord-Atlantică şi până la etapa desfăşurării în comun a exerciţiilor de pregătire, a existat această traiectorie, mereu în urcare, a relaţiilor dintre cele două structuri.

Privit din această perspectivă, exerciţiul care s-a desfăşurat la Baza 71 Aeriană de la Câmpia Turzii, în premieră pentru această locaţie – "Viper Lance" –, a conferit naturaleţe, credibilitate şi continuitate. În afară de ineditul locaţiei, ediţia 2008 (cea de-a treia reprezentaţie de profil) a adus şi un nivel nou de complexitate, datorat activităţilor şi misiunilor speciale integrate în scenariu, o participare record şi, poate lucrul cel mai important, o ocazie unică în viaţă pentru participanţi. Ai noştri - datorită posibilităţii de antrenament în comun cu parteneri ce pot dezvolta o experienţă mult mai amplă, ai lor – pentru simplul fapt că au avut ocazia înţelegerii unui avion aflat la un prolific capăt de drum.

Sfârşit de vară toridă în Ardealul României. Mijlocul de transport, neinspirat ales, un ARO spre final de carieră, către Cheile Turzii (la poalele cărora piloţi români şi americani au ales să ofere încă o şansă cerului în tentativa sa de rezistenţă în faţa păsărilor de oţel) trage greu. Ore multe, ore de rezistenţă termică, dar şi ore de contemplaţie. Câmpia Turzii ne primeşte frumos, cu un amurg calm, tipic zonei... Reveria se rupe brusc... Trec câteva avioane. F-16, dar şi MiG-21 LanceR. Da, sigur... "Viper Lance 08" este în plină desfăşurare. Păsările de oţel zburate de piloţii români şi americani desenează scenarii de "dogfight", la viteze supersonice, pe pânza imaterială a cerului tomnatic.

Generalul Phillip Breedlove şi căpitan-comandorul Laurenţiu Chiriţă discutând despre performanţele MiG-ului 21 LanceR

"Este cea mai mare desfăşurare de forţe care a avut loc la baza NATO de la Luna şi ne aşteptăm la un exerciţiu militar de excepţie, mai ales datorită utilizării avioanelor americane de luptă F-16, cele mai versatile avioane multirol din lume", ne spune **locotenent-comandorul Marian Dobre**, ofiţerul de relaţii publice al Bazei 71 Aeriene "General Emanoil Ionescu", în scopul conectării noastre la pulsul exerciţiului.

Fotoreporterul sare din ARO-ul (ce contrast melancolic!) care face legătura dintre comandament şi pistă. La decolare, cu lumină perfectă, fără contre-jour, avioanele îşi fac simţită prezenţa. Tumultuoase, dornice de acţiune la decolare, maiestuoase la aterizare, avioanele de luptă, temutele F-16 şi MiG-21 LanceR, săgetează cerul. Sub directa conducere a **locotenent-colonelului Lance Landrom** şi a **generalului de flotilă aeriană Ion Avram**, militari români şi americani demonstrează că, în caz de nevoie, sunt pregătiţi să acţioneze în comun în orice fel de misiune.

Vin de la Cincu. Acolo unde au exersat tactica de luptă aeriană adevărată. Şi, probabil, tot acolo şi-au împărtăşit din experienţa de zbor, şi-au coordonat mişcările, şi-au reglat, cum se spune, azimutul alianţelor. Cert este că piloţii noştri au dovedit, încă o dată, excelenta lor pregătire tehnică şi tactică necesară îndeplinirii oricăror misiuni încredinţate. Sigur, nici americanii nu s-au lăsat mai prejos. Mai bine spus, ei au făcut, fiecare în zona lui de responsabilitate, ceea ce era de făcut. Maximum, adică.

Prezentarea noului turn de control: generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea, generalul de flotilă aeriană Ion Avram, căpitan-comandorul Laurenţiu Chiriţă şi generalul Phillip Breedlove

"Încă din startul exerciţiului ne-am propus a fi realizate standarde deosebite. Va fi o desfăşurare de antrenament de luptă cu armament, întrucât există aici, la Câmpia Turzii, un spaţiu aerian de antrenament foarte bun", îşi întregeşte speranţele PR-ul nostru. Simultan, aflăm că aceleaşi aşteptări vin şi din cealaltă jumătate a entităţii active de la "Viper Lance 08": "Cred că românii sunt excelenţi aviatori şi ne aşteptăm să lucrăm bine cu ei. Vom avea circa 22 de misiuni pe zi cu cele 12 avioane F-16. Piloţii americani şi români se vor antrena împreună, vor învăţa unii de la alţii despre capacităţile de luptă, despre creşterea interoperabilităţii", avea să declare, la debutul exerciţiului, **generalul de brigadă Craig A. Franklin**, comandantul bazei de la Aviano, locaţia de proveniență a detaşamentului american.

De ce, totuşi, Câmpia Turzii? Memoria jurnalistului relevă o dublă experienţă la Mihail Kogălniceanu. "Locaţia noastră era singura care

Pact strategic între aviatori: căpitan-comandorul Laurenţiu Chiriţă şi locotenent-colonelul Lance Landrom

putea să găzduiască un scenariu similar celui propus pentru această a treia ediţie. În plus, traficul aerian este incomparabil mai mic faţă de cel de la Mihail Kogălniceanu. De altfel, Forţele Aeriene ale SUA au apreciat această locaţie,<<Viper Lance 08>> fiind al doilea exerciţiu desfăşurat aici, în acest an, cu parteneri americani. Noi sperăm, şi datorită acestei impresii şi imagini obţinute cu acest prilej, ca acest exerciţiu să-şi permanentizeze această locaţie pentru desfăşurare", a specificat **generalul de flotilă aeriană Ion Avram**, comandantul Bazei 71.

Ne înţelegem cu greu. Parcă în furia propulsată spre azur, avioanele ne ceartă puţin. Credem că doresc să ne atenţioneze: acum nu este timpul vorbelor, ci este momentul cuplurilor de forţă, al trenurilor de aterizare, al manşelor, al viselor... "Întreg personalul şi tehnica prezente la exerciţiu – 12 avioane F-16, 252 de militari americani, aproximativ 200 de militari români şi 4 MiG-uri 21 LanceR aer-aer – au executat misiuni extrem de complexe. Exerciţiile au constat în simulări de apărare aeriană de tip aripă la aripă, apărare aeriană în zonă de conflict simulată, exerciţii de suport al forţelor terestre, antrenamente de luptă aeriană, schimb de experienţă, de procedee specifice etc. Este un exerciţiu vital pentru noi. Baza militară de la Luna a pus la dispoziţie întreaga infrastructură, specialiştii noştri s-au asigurat ca totul să se desfăşoare în condiţii de maximă siguranţă şi am reuşit acest lucru pe deplin. Pe durata desfăşurării exerciţiului nu s-a consemnat nici un eveniment sau incident de zbor, în ciuda faptului că, în premieră pentru majoritatea piloţilor, s-au executat zboruri mixte", completează comandantul bazei, generalul de flotilă aeriană Ion Avram.

Îi ştim pe piloţii români. Sunt curajoşi, talentaţi, ambiţioşi. Totuşi, ne întrebăm dacă au avut acel fior în stomac specific noilor provocări sau au trecut cu simplitate peste acest moment important din cariera lor. Dar pentru piloţii americani? Au păşit cu superioritate şi superficialitate în cabina MiG-ului 21 sau au încercat să acumuleze noi experienţe? Reacţiile, cele mai multe la luate la cald, în momentul descinderii din cabinele aparatelor de zbor, sunt, aşa cum ne aşteptam, variate şi, nu întotdeauna, „politically correct".

Salutul tradiţional al "Vulturilor" americani

Căpitanul Matt McCoach: "Sunt pilot de peste cinci ani, dar a fost prima dată când am avut ocazia să zbor cu un avion de fabricaţie rusească. Are stabilitate bună şi este foarte manevrabil. La asta ajută mult şi aparatura de ultimă generaţie care a fost montată la bordul avionului. Totuşi, diferenţele dintre F-16 şi MiG-21 LanceR sunt foarte mari. MiG-ul poate suporta sarcini de 5G, în timp ce la F-16 se poate ajunge şi la 9G. Într-o misiune de luptă într-o zonă de conflict, de exemplu Irakul, cred că aş opta pentru F-16, în special datorită experienţei pe care o am pe acest tip de avion şi nu neapărat pentru că MiG-ul are performanţe mai scăzute".

Căpitanul Călin Hulea: „Eu am avut şansa de a mai zbura, în urmă cu doi ani, acest tip de avion. Acum am zburat pe locul din spate şi pot spune că este un avion foarte bun, mai ales pentru o echipă. Poate executa toate tipurile de misiuni. Este radical diferit de MiG-21. În calitate de pilot îmi doresc să pot zbura un avion nou, indiferent de tipul acestuia sau de firma constructoare. Sper ca acest deziderat să devină realitate în viitorul apropiat".

Locotenent-colonelul Lance Landrom, comandantul detaşamentului american: "<<Viper Lance 08>> este o modalitate prin care piloţii celor două forţe aeriene au şansa de a aprofunda tehnici de luptă, să observe cum se mişcă alte aparate de zbor şi să dezvolte <<o limbă comună>> în ceea ce priveşte viitoarele misiuni NATO. MiG-ul 21? Foarte bun. Însă, la ora actuală, există multe alte variante mai competitive. Dar, fără îndoială, datorită piloţilor români, sunt momente când, şi cu un LanceR poţi rezolva o situaţie, la fel cu oricare alt avion de luptă".

Căpitan-comandor Laurenţiu Chiriţă,

Dezbatere privind continuitatea exerciţiilor bilaterale la Câmpia Turzii

comandantul Escadrilei 712: "Vreau să-mi exprim satisfacţia pentru faptul că am realizat tot ceea ce ne-am propus. Am reuşit să continuăm linia propusă de participarea efectivă la organizarea Summit-ului NATO de la Bucureşti, demonstrând, încă o dată, disponibilitatea întregului personal al bazei pentru executarea, la standarde specifice, a misiunilor ordonate. Cele peste 300 de misiuni executate la <<Viper Lance 08>>, parte în poligonul Cincu – pentru misiunile de bombardament –, parte aici, pentru celelalte misiuni incluse în plan (1 la 1 – luptă aeriană şi 2 la 2 – interceptări aeriene) ne stau mărturie. Personal, cred că F-16 este un aparat bun. Dacă aş fi în poziţia să aleg viitorul avion de luptă multirol, cred că multe din componentele sale ar proveni de la un avion F-16".

Locotenentul Chris Finch: "Nu credeam că un avion precum MiG-ul 21 LanceR poate oferi atâta variaţie de manevre, ce pot fi executate cu foarte mare uşurinţă. Deşi am stat pe locul din spate, am simţit foarte bine acest lucru. Cred că acest avion nu şi-a spus încă ultimul cuvânt, dovadă şi faptul că programul său de upgrade a funcţionat perfect şi a adus o creştere de capabilităţi. Un avion bun".

La toate aceste emoţii, la aceste gânduri, dorinţe şi trăiri ale participanţilor la exerciţiu, nu putem decât să observăm plusul de experienţă câştigat de ambele părţi. Sigur, au existat şi momente mai puţin plăcute, inadvertenţe de nivelul clipei de indecizie sau de neluare a deciziei cea mai potrivite situaţiei în cauză.

Însă, deja lumea are o experienţă. Aceste exerciţii bilaterale concură la crearea unui climat de lucru profesionist, „ung" toate rotiţele mecanismelor de lucru, inclusiv cel al relaţiilor dintre militari. De aceeaşi părere a fost şi **generalul Phillip Breedlove**, comandantul 3rd Wing of USAFE, prezent la Câmpia Turzii: „În primul rând, trebuie să remarc profesionalismul gazdelor noastre, şi aici mă refer atât la suportul logistic oferit, cât şi la devotamentul şi dorinţa de acumulare a piloţilor, tehnicilor şi celorlalţi membri ai echipajelor şi personalului din bază. Am vorbit cu piloţii noştri şi mi-au oferit o imagine, mult îmbunătăţită faţă de ceea ce cunoşteam noi referitor la MiG-urile 21. De asemenea, sunt convins de mulţumirea piloţilor români pentru oportunitatea de a testa şi un alt tip de avion de luptă. Cooperarea dintre cele două structuri a fost una deosebită, iar rezultatele sper să fie confirmate de viitoarele prezenţe în diferite zone de sarcină ale NATO. În orice caz, am găsit aici un aliat entuziast, un aliat de încredere".

De altfel, care sunt elementele care definesc cel mai bine reuşita, în orice domeniu, dar, în special, în cel militar? Lucrul în echipă şi disciplina. Două noţiuni la care, atât noi, cât şi partea americană, am putea spune că excelăm. În plus, există foarte multe similitudini în modalităţile de pregătire a militarilor din cadrul celor două structuri. Aşadar, de multe ori, o clipă de concentrare face cât un element tehnic nou.

Protagoniştii exerciţiului "Viper Lance 08" – piloţii de pe F-16 şi MiG-21 LanceR

„Să fim sinceri şi să spunem lucrurilor pe nume. Noi avem mult mai multe de învăţat de la partenerul american decât ei de la noi. Modul în care îşi îndeplineşte fiecare partea de responsabilitate, apoi relaţia dintre crearea şi executarea procedurilor specifice este una al cărui tipar este demn de copiat. Filozofia noastră de zbor este în continuă schimbare şi vreau să credem că suntem capabili să luăm numai elementele pozitive de la ceilalţi parteneri de pregătire. Şi, sigur, această locaţie de la Câmpia Turzii este un imens câştig pentru noi, datorită infrastructurii moderne prezente aici, a oamenilor deosebiţi ce deservesc această bază şi, mai nou, a exprimării dorinţelor partenerilor de pregătire pentru planificarea, în această locaţie, a viitoarelor exerciţii. Cel mai mare câştig cred că este însă posibilitatea noastră de a testa încă unul din avioanele de luptă multirol selecţionate în vederea achiziţionării de armata română", a fost opinia **generalului de flotilă aeriană Virgil Ristea**, şeful Instrucţiei şi Doctrinei din Statul Major al Forţelor Aeriene, reprezentantul instituţiei la exerciţiu.

Americanii au venit de la bazele lor din Germania şi au adus cu ei 60 de tone de muniţie şi echipamente de război. Baza aeriană de la Câmpia Turzii a pus la dispoziţie întreaga infrastructură şi elemente de personal. Din cele 12 avioane F-16 şi din MiG-urile aflate în dotarea bazei, au fost selectate aparate mixte, ai căror piloţi, aflaţi sub comanda căpitan-comandorului Laurenţiu Chiriţă şi locotenent-colonelului Lance Landrom, au încins cerul şi avioanele. Armamentul din dotare, schemele tactice şi infernul de deasupra noastră ne-au convins că această tehnică de zbor, indiferent de producătorul ei, reprezintă prezentul şi viitorul liniştii noastre. Dar, să nu uităm, a fost doar o demonstraţie. Un spectacol. Un exerciţiu. Restul poate fi doar tăcere sau, cel mult, muncă, muncă şi mereu muncă. Rămâne în sarcina celor care au puterea decizională să ofere acestor artizani ai zborului suportul necesar pentru desăvârşirea năzuinţelor acestora. Răspunsul nu poate veni decât într-o înţeleaptă şi realmente patriotică abordare a viitorului securităţii aeriene. Aici, la marginea Uniunii Europene.

Mirajul pistelor de decolare – avioanele F-16 pregătite pentru un nou zbor

Până atunci, piloţii vor "forja" la maximum MiG-urile. Vor face faţă cu brio prezenţelor tête-a-tête cu modele noi sau, cel puţin, mai performante. Să sperăm că aceste demonstraţii se îndreaptă către punctul lor final, iar achiziţionarea noului avion de luptă multirol nu va întârzia şi va oferi, astfel, talentaţilor piloţi români condiţii similare cu cele ale partenerilor din Alianţă.

Plutonier major Sorin SĂFTOIU ■

"O viaţă mai plăcută pentru copii"

Pe lângă resursele exploatate la nivel optim, specific în modul de îndeplinire a sarcinilor ce le-au revenit din contextul scenariului exerciţiului "Viper Lance 08", detaşamentul american prezent la Câmpia Turzii a mai descoperit încă un strop de "resursă", de data aceasta de natură emoţională. În faţa problemelor întâmpinate de centrele de asistenţă pentru copii orfani sau cu diferite probleme din Romania, piloţii americani şi-au deschis inimile şi s-au oferit voluntari pentru ajutorarea Centrului Fundaţiei Române pentru Copii, Comunitate şi Familie (CFRCCF) din Câmpia Turzii.

Astfel, şeful intendenţei escadrilei, **Jason Williams**, s-a interesat de nevoile centrului, prin intermediul Ambasadei Americane, înainte de a veni în România. S-a ocupat apoi de strângerea de fonduri (peste 3.000 de dolari) şi achiziţionarea materialelor. O parte din acestea au fost aduse cu echipamentul militar, la venirea în ţară, iar restul au fost cumpărate din magazinele locale. Apoi, 75 de militari au venit la centrul de pe strada Liviu Rebreanu nr. 2, în afara programului, reuşind ca, în doar 7 zile, să termine lucrările propuse.

Americanii au reparat balansoarul din curte, au zugrăvit interiorul clădirii, au pus mochete şi au schimbat mobilierul uzat. "Au lucrat aproape non-stop, pe lângă cele 10, uneori chiar 12 ore de lucru. Piloţii, comandanţii lor, persoanele responsabile cu logistica au venit la centrul comunitar şi au muncit pentru a face fiecare loc din clădire mai plăcut pentru cei mici. După cum declară ei, cea mai mare satisfacţie este să vadă bucuria de pe chipurile copiilor când intră într-o sală frumos amenajată şi decorată sau când se joacă pe balansoarul nou instalat în curte. Această schimbare în bine a centrului destinat copiilor nu ar fi fost posibilă fără acest ajutor generos. Suntem convinşi că, de acum înainte, micuţii îi vor trece pragul cu şi mai multă bucurie", a declarat presei **Camelia Mateş**, reprezentantul CFRCCF.

Pentru cei peste 50 de copii asistaţi ce provin din familii devaforizate, viaţa la centru a devenit astfel mai bună. Rechizitele şi jucăriile donate de militarii americani au crescut impactul gestului. Drept recompensă copiii i-au cântat "La mulţi ani!" **pilotului sergent Jacob Melsina**, care a împlinit 28 de ani în chiar ziua finalizării lucrărilor, şi au promis, mulţi dintre ei, că vor încerca să devină ei înşişi piloţi.

Faptul că, în lupta cu viteza de derulare a vieţii aspre de militar, în încleştarea cu rigorile şi standardele impuse şi, poate, în speranţa alinării dorului de casă, militarii americani şi-au găsit timp şi pentru redescoperirea unei etape – copilăria –, induce un moment de reflecţie. Au venit cu sufletul deschis. Fără obligaţii, fără solicitări de recompense. Doar cu gândul de "a oferi o viaţă mai plăcută copiilor".

O atitudine ce nu poate trece neobservată!

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

METANOIA MILITARULUI

Sămânţa de grâu se introduce în pământ, unde putrezeşte şi moare. Pentru ca apoi să încolţească şi să se ridice încet, încet tulpina spicului de grâu. Aceasta creşte, se dezvoltă, se maturizează, se coace, după care se treieră. Se obţin boabele de grâu din care se face pâinea pentru hrana omului. Ciclul acesta se repetă în fiecare an. Reţinem că pentru a obţine planta, adică spicul de grâu, şi acesta să trăiască, a trebuit ca bobul de grâu din pământ să putrezească, să moară.

Acelaşi fenomen se întâmplă şi cu militarul care doreşte să se schimbe, să ducă o viaţă conformă cu realităţile timpului trăit, să înlăture tot ce este perimat, să se adapteze la noile condiţii de organizare şi modernizare a structurilor militare şi, nu în ultimul rând, să militeze pentru implementarea standardelor operaţionale. Acesta trebuie să omoare toate gândurile, ideile, conceptele învechite din el. Numai "omorând omul vechi" din el se va putea naşte „omul nou", care treptat va ajunge să renunţe la cârje sau baston, reuşind să meargă singur pe calea adaptării, specializării şi perfecţionării profesionale. Schimbarea „omului vechi", a minţii sale înseamnă, mai întâi de toate, o desăvârşită neîncredere în ceea ce mintea a primit ca reguli şi norme universal valabile, de îndoctrinare, înaintea anilor '90, în metodele şi evidenţele ei, o negare a ceea ce a fost în stadiul situării dependente.

Traducerea cuvântului de origine grecească *metanoia* prin *schimbare* demonstrează că pentru a înainta înspre perfecţiune este nevoie de o nemulţumire de sine, de o neîncetată căutare, depăşire de sine şi o permanentă perfecţionare şi ancorare la realităţile existente pentru gândurile care denunţă puterea dependenţei, că schimbarea minţii înseamnă mai întâi de toate conştiinţa că mintea, în gândirea ei obişnuită, este departe de a deveni un receptacul al perfecţiunii, de aceea este necesară transfigurarea ei până se ajunge la performanţele impuse de noul sistem implementat. Metanoia poate reprezenta şi o modalitate de schimbare a modului de gândire, a atitudinii faţă de nou şi, de ce nu, o privire optimistă dincolo de lucruri, spre viitor.

Procesul de transformare a sistemului militar a întâmpinat greutăţi atât în ceea ce priveşte mentalitatea oamenilor, dar şi în modul de abordare a noii configuraţii a acestuia. Restructurarea şi modernizarea structurilor militare au creat unele probleme personalului ce urma să ocupe posturile la noile module operaţionale standardizate. Greutăţi au fost, atât în ceea ce priveşte nivelul de pregătire şi perfecţionare al cadrelor militare, cât şi al competenţelor pentru noile posturi înfiinţate. Destul de dificil a fost atunci când s-a pus problema ocupării unor posturi în structurile euro-atlantice, precum şi a comunicării în limbile de circulaţie internaţională: engleză, franceză şi germană. Multe dintre cadrele militare s-au adaptat „din mers" la noul sistem militar, unele dintre ele nu mai participaseră la un curs în ultimii zece ani, în timp ce alţii rămăseseră la stadiul de absolvire a şcolii militare de ofiţeri sau de maiştri militari şi subofiţeri.

Bine, se schimbă sistemul, dar ce facem cu omul? Se înţelege faptul că orice transformare a unui sistem se face cu pierderile şi riscurile aferente. Important este ca acest lucru să se facă cu înţelepciune, pricepere, răbdare şi multă transparenţă. Altfel, se pot creea confuzii, suspiciuni şi multe bârfe... Iată, în momentul de faţă, pe de o parte, sunt cadre militare care nu se mai regăsesc în noua structură a unităţii din diverse motive (unii, pe bună dreptate, nu se mai regăsesc în noua configuraţie a sistemului militar), pe de altă parte, sunt cadre militare care vor să iasă din sistem (care recunosc sincer că nu pot face faţă schimbărilor), dar nu li se permite acest lucru. În plus, au fost oameni care au dovedit reale abilităţi pentru cariera militară şi, cu toate acestea, au părăsit sistemul, fără nici o reţinere.

Pe de o parte, fiecare om, fie că a făcut parte din sistem, fie că este activ, trebuie tratat cu responsabilitate, profesionalism şi respectul cuvenit, pe de altă parte, managementul carierei militare să urmeze o gândire sistematică cu o viziune strategică clară (fără... merge şi aşa!?) şi, de ce nu, cu mai multă transparenţă.

Căpitan-comandor
Ştefan POPA ■

Misiunile de intervenție în caz de dezastre au căpătat în ultimii ani o importanță deosebită. Populația, de cele mai multe ori neputincioasă în fața stihiilor naturii, vede în militari soluția salvatoare. De pe uscat, apă sau chiar din aer, ajutorul acestora se concretizează în misiuni de căutare-salvare, distribuire de alimente, prim-ajutor, îndiguiri, evacuări etc. Neputincioși în fața dezlănțuirii naturii, solidaritatea umană capătă valențe deosebite. Supraviețuirea cu orice preț merge dincolo de granițele fizice între națiuni, ajutorul umanitar în situații-limită neavând naționalitate. Astfel, aproximativ 50 de militari aparținând Bazei 71 Aeriene au participat la exercițiul CROSS LANDING 2008, împreună cu militarii unguri, în cadrul unui acord bilateral ce facilitează intervențiile reciproce de căutare-salvare în zona de frontieră comună.

CROSS LANDING 2008

Forțele Aeriene Române au implicat în cadrul exercițiului desfășurat conform Memorandumului de Înțelegere, semnat între Ministerul Apărării din Ungaria și Ministerul Apărării din România, patru elicoptere IAR-330 variantele MEDEVAC și TRANSPORT, piloți, personal tehnic și de asigurare medicală aparținând Bazei 71 Aeriene Câmpia Turzii. Aflat la a treia ediție, CROSS LANDING a avut drept scop antrenarea echipajelor de elicoptere și a personalului în operații comune de căutare-salvare pentru aeronavele militare, echipajele și pasagerii acestora aflați în situații de urgență în spațiul aerian din apropierea frontierei de stat dintre cele două țări. Forțele Aeriene Ungare au participat la exercițiul aerian bilateral de căutare-salvare cu patru aeronave Mi-8, Mi-17 și Mi-24, piloți, personal tehnic și de asigurare medicală aparținând Bazei 86 Elicoptere Szolnok.

Exercițiul a avut două faze, desfășurate pe rând în cele două țări participante. Termenii preliminari prevedeau ca în perioada 27–30 octombrie să aibă loc misiuni de căutare-salvare în zona Satu Mare și evacuări medicale către spitalele din Satu Mare și Cluj-Napoca, pentru ca între 03–06 noiembrie, același tip de misiune să se execute în regiunea Nyireghyhaza.

Deschiderea festivă a exercițiului a fost făcută de directorii de exercițiu, **maiorul Ksász Jozsef**, din partea ungară, și **căpitan-comandorul Laurențiu Gabor**, din partea română, în prezența comandanților celor două baze aeriene implicate, **generalul de brigadă Imre Lamos**, comandantul Bazei 86 Elicoptere Szolnok, și **generalul de flotilă aeriană Ion Avram**, comandantul Bazei 71 Aeriene Câmpia Turzii.

Pe data de 27 octombrie, elicopterele românești și personalul desemnat pentru acest exercițiu au excutat dislocarea pe aeroportul Satu Mare, iar pe 28 octombrie, împreună cu elicopterele ungurești, au executat un zbor de recunoaștere a aerodromurilor din România, iar în ziua următoare s-a desfășurat antrenamentul real, care a constat în intervenția la locul producerii accidentului aviatic (fictiv) dintre două elicoptere IAR-330, cu personal și aparatura necesară. Pentru partea română, acesta a început cu alertarea serviciului MEDEVAC – două IAR-330 de pe aeroportul Satu Mare. Trecerea acestuia la codul roșu, care înseamnă intervenție, a implicat decolarea și zborul pe traiect spre locul producerii accidentului. Elicopterele ungurești au fost alertate și au acționat de pe aerodromul Szolnok. Pe timpul zborului, piloții au primit misiunile ce urmau a fi îndeplinite și care au constat în căutarea, salvarea și acordarea ajutorului medical de urgență pentru opt persoane rănite grav, preluarea acestora de către serviciile de ambulanță ale spitalelor din Satu Mare și Cluj-Napoca.

Conform termenilor preliminari, exercițiul din Ungaria, faza a doua, s-a derulat în regiunea Nyireghyhaza și a avut același scenariu ca și în România. Antrenamentul real s-a desfășurat în data de 4 noiembrie, când echipajele românești și cele maghiare au intervenit la un accident aviatic fictiv dintre două elicoptere și au evacuat răniții din zona în care s-a produs ciocnirea celor două elicoptere, preluarea acestora de către serviciile de ambulanță ale spitalelor din Nyireghyhaza și Debrecen.

La încheierea exercițiului, atât partea română, cât și cea ungară s-au arătat mulțumite de modul de cooperare și coordonare dintre echipajele participante. Directorul de exercițiu din partea română, căpitan-comandorul Laurențiu Gabor, a declarat că „*prin derularea exercițiului, scopurile și obiectivele stabilite în cadrul procesului de planificare au fost atinse. Antrenamentul a fost util pentru înțelegerea de către participanți a contextului în care se pot declanșa și desfășura acțiuni de căutare-salvare și evacuare medicală, precum și a proba compatibilitatea mijloacelor noastre cu tipurile de misiuni executate*”.

Locotenent-comandor
Marian DOBRE ■

INTERCEPTOR 2008

*În data de 21 octombrie 2008, Forţele Aeriene Române au participat la exerciţiul bilateral româno-sârb de Poliţie Aeriană, **INTERCEPTOR 2008**. Pe timpul desfăşurării activităţilor a fost testată capacitatea sistemelor de comandă-control, aparţinând celor două ţări implicate, în coordonarea acţiunilor pentru executarea misiunilor de Poliţie Aeriană, în zona de graniţă comună, în condiţii de deplină securitate aeriană şi pentru îndeplinirea obiectivelor propuse în cadrul exerciţiului.*

Forţele Aeriene Române au implicat în cadrul exerciţiului, desfăşurat conform Acordului Tehnic între Ministerul Apărării al Republicii Serbia şi Ministerul Apărării al României, două aeronave MiG-21 LanceR, piloţi şi personal tehnic şi de asigurare a zborului aparţinând Bazei 71 Aeriene Câmpia Turzii. Exerciţiul a avut drept scop antrenarea în executarea coordonării dintre Forţele Aeriene Române şi Forţele Aeriene Sârbe, pe timpul aplicării procedurilor operaţionale de Poliţie Aeriană în situaţia unor aeronave care utilizează neautorizat spaţiul aerian în zona de graniţă dintre România şi Serbia. Forţele Aeriene Sârbe au participat cu două aeronave MiG-29 şi două aeronave MiG-21 BIS, care au acţionat de pe Baza Aeriană Batajnica.

Deschiderea festivă a exerciţiului INTERCEPTOR 2008 a fost făcută de către directorii de exerciţiu, **colonelul Sreto Malinovic**, din partea sârbă, şi **comandorul Adrian Codi**, din partea română, în prezenţa comandanţilor celor două Forţe Aeriene implicate în exerciţiu, **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, şi **generalul-maior Dragan Katanic**, şeful Forţelor Aeriene Sârbe.

În cadrul procesului de planificare şi pregătire a exerciţiului au fost desfăşurate trei conferinţe de planificare pe timpul cărora s-au stabilit detaliile de execuţie. Pentru partea română, acesta a început cu alertarea Serviciului Poliţie Aeriană – două MiG-21 LanceR de la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii. Atât piloţii, cât şi controlorii interceptori din EAOC Belgrad, **căpitan-comandorul Remus Lăcătuş,** şi EAOC Timişoara, **locotenent-comandorul Nicolae Tănăsie,** au acţionat în conformitate cu procedurile operaţionale în vigoare.

La încheierea exerciţiului, atât partea română, cât şi cea sârbă s-au arătat mulţumite de modul de cooperare şi coordonare dintre echipajele participante. Directorul de exerciţiu din partea română, **comandorul Adrian Codi,** a declarat că **"în vederea optimizării schimbului de informaţii necesar pentru asigurarea unei reacţii oportune în situaţii de utilizare neautorizată a spaţiului aerian în zona de graniţă comună, se impune realizarea unei legături directe între centrele de operaţii aeriene aparţinând Forţelor Aeriene ale celor două ţări, realizarea acestei legături necesitând încheierea unui acord prealabil, în domeniul managementului spaţiului aerian"**.

Căpitan-comandor Ştefan POPA ■

Uneori, piloţilor militari nu le pasă cine-i conduce, atâta timp cât ei au ceea ce iubesc mai mult – zborul. Din dragoste de prea mult zbor, aviatorii uită adesea că ei trebuie să şi conducă şi, mai ales, să se conducă. Din această perspectivă a încercat Sorin Turturică, istoric de pe meleaguri teleormănene, să definească personalitatea generalului Aurel Niculescu, în cartea-dialog "Pe aviatori lasă-i să zboare!", carte ce deschide colecţia "Aeronautica Română".

"M-am fortificat de tânăr, aruncându-mă după crucea asvârlită în Dunăre, de Bobotează... M-am fortificat pe aerodromul de la Roşiori de Vede..." Aşa debutează dialogul între cei doi pasionaţi ai

aviaţiei. Poziţia amândurora este, acum, egală. Ambii privesc spre istoria zbuciumată a aviaţiei militare române. Unul – cu interesul specific

"Am plecat, pentru toată vacanţa mare, la zbor..."

profesiei, celălalt – cu nostalgia meditativă a trecutului împlinit.

Din anul 1942, când a deprins tainele zborului, şi până în 1982, când, conform spuselor sale, "s-a întors în ţară", Aurel Niculescu a reprezentat liderul venit din mijlocul oamenilor, format în mijlocul lor, a devenit simbolul posibilităţilor de exprimare a actului de comandă. Contextul social-politic contemporan desfăşurării celei mai mari părţi din cariera militară a cizelat frumoasa nebunie a pilotului, a ascuţit sentimentul de dăruire pentru meseria iubită şi a definitivat maturitatea dorită.

La început, "pentru un tur de pistă, eram recompensaţi cu o sută de grame de salam", mai apoi, "paradele cu MiG-urile 15 şi 21 deveneau momentul dorit al anului", pentru ca, într-un final, "să fim instructori de zbor în Angola". Aceste elemente definesc, sui generis, trecerea prin etapele vieţii generalului. Familia – soţia Maria şi fata lor născută la Craiova – i-a fost tot timpul aproape şi a domolit adesea zelul celui care a avea să fie, în perioada 1970-1977, comandantul Aviaţiei Militare.

Volumul de debut al colecţiei "Aeronautica Română" excelează, aşadar, prin detalierea biografică a uneia din personalităţile sale marcante, generalul Aurel Niculescu. Mai mult, ea promite, prin introducerea în atmosfera specifică epocii – şi trebuie remarcate inciziile temporale privind anii în care s-au pus bazele aviaţiei reactive de luptă – şi cooptarea afectivă a cititorului, în spiritul desăvârşit al camaraderiei vremurilor parcă prea demult apuse.

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

Certificarea platformei naționale CER DESCHIS

Comandor Neculai MITU

În perioada 15–21 septembrie 2008 s-a desfășurat, la Baza 90 Transport Aerian, activitatea de certificare a platformei naționale destinate executării misiunilor Cer Deschis. Despre ce presupune Tratatul Cer Deschis și executarea unei astfel de misiuni, care sunt implicațiile aderării la acest tratat, dar și despre ce înseamnă să deții o platformă certificată pentru executarea unei misiuni Cer Deschis am stat de vorbă cu comandorul Neculai Mitu, șef de stat major la Baza 90 Transport Aerian, și cu colonelul Victor Ionașcu, director în cadrul Direcției Controlul Armamentelor și Verificare din O.C.S.P.S. – Oficiul Central de Stat pentru Probleme Speciale.

Colonel Victor IONAȘCU

– Domnule comandor, domnule colonel, vă rog să explicați cititorilor noștri de ce în era sateliților artificiali mai sunt necesare misiuni de aerofotogrammetrie?

Colonel Victor Ionașcu:

– Răcirea relațiilor dintre Est și Vest de la începutul anilor '50 a adus în atenția părților necesitatea supravegherii înarmării adversarului. În acest sens, fotografierea obiectivelor de pe teritoriul inamic și interpretarea imaginilor constituiau singura posibilitate de a culege informații certe. Pentru aceasta s-a recurs la fotografierea aeriană, cu avioane echipate cu senzori special destinați acestui scop. Eficiența acestei metode a fost demonstrată pe timpul zborurilor efectuate deasupra URSS de avioane U2 și, ulterior, SR-71.

Este de notorietate faptul că utilizarea acestui tip de supraveghere a oferit administrației americane o imagine reală a manevrelor sovietice desfășurate pe timpul crizei rachetelor nucleare din Cuba (octombrie 1962).

Era spațială nu a modificat esențial datele problemei, deoarece utilizarea fotografiilor obținute de sateliți s-a dovedit a fi relativ costisitoare. Mai mult, aerofotografia unui obiectiv conține un nivel de detaliu mai mare decât cel obținut prin satelit (cu excepția celor câțiva sateliți militari de înaltă rezoluție – cu acces extrem de limitat). Interpretarea acestor date este considerată ca fiind o valoroasă sursă de informații militare și civile.

– Cum a luat ființă și câte state au aderat la acest tratat?

Comandor Neculai Mitu:

– Intuind viitoarea dezvoltare a sistemelor de interceptare a avioanelor de cercetare aeriană și costurile din ce în ce mai mari ale tehnicii spațiale, în mai 1989, președintele G. Bush a propus în cadrul CSCE negocierea unui Tratat Cer Deschis.

Ideea a fost reluată după căderea Cortinei de Fier, purtându-se negocieri finalizate cu semnarea Tratatului Cer Deschis, la 24 martie 1992 (Helsinki), de către 21 state europene, cărora li s-au alăturat SUA și Canada.

După o perioadă îndelungată de aplicare provizorie, timp în care statele semnatare au ratificat tratatul, acesta a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2002. Parlamentul României a ratificat tratatul prin Legea nr. 23/1994, iar ultimele țări care au depus instrumentele de ratificare au fost Federația Rusă și Belarus, la 2 noiembrie 2001.

În prezent, un număr de 34 de state sunt semnatare ale Tratatului Cer Deschis, a cărui arie de aplicare se întinde de la Vancouver la Vladivostok. Tratatul are o durată nelimitată și este, în mod explicit, deschis față de aderarea altor state.

– Care sunt principalele avantaje ce decurg în urma aderării la un astfel de tratat?

Comandor Neculai Mitu:

– Rezultat al unui larg efort multinațional de îmbunătățire a transparenței în domeniul militar prin mecanisme de observare aeriană reciprocă, tratatul facilitează verificarea datelor declarate potrivit prevederilor privind Forțele Armate Convenționale în Europa și Documentului de la Viena din 1999, contribuind astfel la creșterea încrederii și securității în zona sa de aplicare.

Tratatul permite utilizarea, la bordul aeronavelor de observare, a unei game de senzori care cuprinde camere foto, camere video, senzori în infraroșu și radare cu deschidere sintetică (SAR). Mai mult, datele obținute pe timpul zborurilor Cer Deschis sunt accesibile tuturor statelor semnatare, ceea ce pune în evidență natura cooperativă a monitorizării mutuale.

Colonel Victor Ionașcu:

– Una din cele mai importante prevederi ale tratatului este aceea că orice punct de pe întregul teritoriu al fiecărui stat parte poate fi survolat. Aceasta înseamnă, printre altele, că vastele teritorii ale Americii de Nord și Siberiei, inaccesibile inspecțiilor CFE și CSBMs, pot fi survolate în cadrul misiunilor Cer Deschis.

Informațiile obținute pe timpul misiunilor de observare pot fi utilizate și în scopul monitorizării măsurilor de protecție a mediului, inclusiv a calamităților și dezastrelor naturale, precum și în scopul prevenirii conflictelor și managementului situațiilor de criză. Pe timpul zborurilor Cer Deschis, pot fi culese și utilizate legal, cu indicarea sursei, date de interes național despre obiective aflate pe teritoriul altor țări. De exemplu, se poate verifica modul în care un stat vecin, care este parte la tratat, pune în practică legislația internațională în domeniul protecției mediului (amenajări funciare, controlul poluării).

– Care au fost primele misiuni Cer Deschis la care România a participat ca urmare a aderării la acest tratat?

Colonel Victor Ionașcu:

– Rolul de pionierat al țării noastre în domeniul aplicării Tratatului Cer Deschis este foarte puțin cunoscut, din păcate, la nivel național. România și Ungaria, pentru a-și demonstra voința de deschidere, transparență și cooperare, au negociat și semnat în anul 1991 "Acordul dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Ungaria privind stabilirea unui Regim Cer Deschis" (Legea nr. 76/1991). Această inițiativă bilaterală a constituit prima punere în aplicare a prevederilor Tratatului Cer Deschis, într-o perioadă când celelalte state semnatare abia desfășurau procedurile interne de ratificare. Timp de 13 ani acest acord a fost în vigoare, în total executându-se un număr de 60 misiuni comune de observare deasupra teritoriilor României și Ungariei.

Cu diferite ocazii, conducerile celor două state și-au exprimat aprecierea față de contribuția Acordului bilateral Cer Deschis la dezvoltarea bunelor relații de parteneriat și vecinătate dintre România și Ungaria. În prezent, apartenența țării noastre la NATO a determinat încetarea aplicării acordului.

– Ce înseamnă, concret, o platformă certificată pentru a executa misiuni Cer Deschis?

Comandor Neculai Mitu:

– România dispune de o aeronavă An-30 special destinată aerofotogrammetriei, echipată cu o cameră optică, un laborator aerofotogrammetric, și de un colectiv experimentat de specialiști care cuprinde experți în Tratatul Cer Deschis, personal aeronavigant, de conducere și experți foto. Toate acestea alcătuiesc platforma națională Cer Deschis. Dacă în prezent aeronava An-30 execută, pe lângă zborurile Cer Deschis, numai misiuni de aerofotogrammetrie, perspectivele sunt vaste. Structurile cu responsabilități pe linia implementării Tratatului Cer Deschis analizează deja posibilitatea extinderii domeniilor de aplicare a regimului impus de tratat, în vederea monitorizării mediului înconjurător și a prevenirii situațiilor de criză sau pentru cooperarea cu state din afara zonei de aplicare.

– Ce acțiuni a presupus activitatea de certificare a platformei Cer Deschis?

Colonel Victor Ionașcu:

– Certificarea platformei naționale, executată în cadrul activității de certificare comună cu Grupul POD, este organizată și coordonată de Oficiul Central de Stat pentru Probleme Speciale prin structura sa specializată, Direcția Controlul Armamentelor și Verificare, și presupune o serie de activități pentru determinarea înălțimii minime de zbor de la care se poate efectua fotografierea aeriană pe timpul misiunilor, cu senzorii declarați și verificați cu care este echipată aeronava, fără a se depăși rezoluția specificată de tratat (30 cm la sol).

Concret, pentru organizarea certificării platformei naționale Cer Deschis, Oficiul Central de Stat pentru Probleme Speciale prin structura sa specializată, Direcția Controlul Armamentelor și Verificare, a întreprins următoarele măsuri și acțiuni:

◆ a elaborat și a înaintat la primul-ministru al Guvernului un "Memorandum privind aprobarea inițierii negocierilor privind Acordul Tehnic între agențiile de control armamente și verificare ale României și Germaniei referitor la dezvoltarea cooperării bilaterale pentru aplicarea Tratatului privind Cerul Deschis";

◆ a convenit cu Germania un "Acord Tehnic între agențiile de control armamente și verificare ale României și Germaniei referitor la dezvoltarea cooperării bilaterale pentru aplicarea Tratatului Cer Deschis" și o "Minută pentru sprijinirea certificării";

◆ a elaborat și înaintat la ministrul internelor și reformei administrative, un "Memorandum pentru aprobarea inițierii negocierilor privind <<Procedurile comune dintre Direcția Controlul Armamentelor și Verificare și membrii Grupului POD>> cu privire la certificarea comună a aeronavei românești de observare An-30 și a configurației de filtre IDF ale sistemului de observare POD";

◆ a elaborat și înaintat la ministrul internelor și reformei administrative și ministrul apărării, pentru aprobare, și la ministrul afacerilor externe, pentru avizare, un "Plan de măsuri privind organizarea și desfășurarea activității de certificare comună cu Grupul POD și cu sprijinul Germaniei, a platformei naționale Cer Deschis a României și a configurației IDF a sistemului de observare POD";

◆ a convenit, cu Grupul POD, "Procedurile comune dintre România și statele membre ale Grupului POD (Belgia, Canada, Franța, Grecia, Italia, Luxemburg, Olanda, Norvegia, Portugalia, Spania) privind executarea activității comune de certificare, în România, în perioada 15–21.09.2008";

◆ a elaborat și înaintat la ministrul internelor și reformei administrative documentația necesară pentru asigurarea fondurilor financiare necesare pregătirii și desfășurării activității de certificare prin redistribuire a fondurilor aflate la dispoziția Ministerului Internelor și Reformei Administrative;

◆ a executat zboruri de culegere de date și a pregătit, cu sprijinul Germaniei, pachetele de date tehnice necesare procedurilor de certificare, care au fost transmise împreună cu notificările specifice tuturor statelor părți la Tratatul Cer Deschis – pe canale diplomatice, prin Ministerul Afacerilor Externe;

◆ a executat, împreună cu Ministerul Apărării, activități de recunoaștere la Baza 90 Transport Aerian – Otopeni și Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene – Boboc, în vederea identificării și stabilirii detaliilor referitoare la cerințele de asigurare logistică, tehnică și de personal ale unităților, au fost desfășurate acțiuni de pregătire a acestora și a efectuat verificarea finală a pregătirii în vederea certificării;

◆ a stabilit programul de colaborare cu structurile implicate din cadrul MIRA, M.Ap. și MAE, inclusiv în ceea ce privește facilitarea procedurilor de acordare a vizelor pentru participanții străini și colaborarea cu mass-media;

◆ a realizat, conform prevederilor legislației în vigoare, contracte cu firme prestatoare de servicii și a achiziționat bunurile necesare pentru desfășurarea activității de certificare;

◆ a întreprins toate măsurile necesare din punct de vedere administrativ, logistic și tehnic pentru asigurarea desfășurării în condiții optime a activității de certificare.

– Ați făcut, mai sus, o referire la grupul POD. Ce reprezintă, concret, acest grup?

Colonel Victor Ionașcu:

– Grupul POD reprezintă 10 țări (Belgia, Canada, Franța, Grecia, Italia, Luxemburg, Olanda, Norvegia, Portugalia și Spania), fiecare dintre acestea deținând câte o aeronavă de tip Hercules C-130H sau J căreia i se atașează sistemul de observare POD. Acesta constă într-un container modular, special echipat cu senzori pentru a corespunde cerințelor impuse de executarea misiunilor Cer Deschis.

În cadrul activității de certificare executate în comun cu România, în vederea reducerii înălțimii minime de zbor de la care se poate executa aerofotografierea Cer Deschis, Grupul POD a urmărit certificarea unei noi configurații de filtre pentru camerele optice.

– Există elemente care considerați că necesită a fi menționate în urma derulării acestei acțiuni?

Comandor Neculai Mitu:

– De o deosebită importanță în vederea executării certificării a fost sprijinul acordat părții române de către Centrul Federal de Verificare din Germania, care asigură suportul tehnic necesar acestei activități, în contrapartidă cu executarea unui număr de misiuni viitoare comune. Programul de cooperare cu partea germană a cuprins, în vederea pregătirii certificării, o sesiune de culegere de date care a fost executată în Germania, în luna octombrie a anului 2007, și activitatea de pregătire și verificare a pachetelor de date care s-a derulat pe parcursul primului semestru al anului 2008. Aceste activități au asigurat o calitate ridicată a informațiilor care au fost prezentate până în prezent sau care urmează să fie prezentate de România pe durata procesului de certificare.

A consemnat,
căpitan Mircea BARAC ■

Interviu cu comandorul Ștefan Dănilă, comandantul Bazei 90 Transport Aerian

PUTEREA COLECTIVULUI GENEREAZĂ PERFORMANŢELE UNITĂŢII

În data de 15 septembrie 2008, în cadrul unui ceremonial militar specific, **comandorul Ştefan Dănilă** a fost numit comandant al Bazei 90 Transport Aerian "Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu".
Născut la Târgu Neamţ, judeţul Neamţ, la data de 14 mai 1965, comandorul Dănilă a intrat în armată în anul 1987, după absolvirea Şcolii Militare de Aviaţie "Aurel Vlaicu".
Din anul 1987 până în anul 1998 a îndeplinit funcţii de pilot, instructor de zbor, pilot şef şi comandant de patrulă.
Între anii 1998–2000 a urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare, Facultatea Interarme. După terminarea studiilor, a fost numit în funcţia de ofiţer 1 la Grupul 95 Aviaţie Vânătoare, iar din 2001, comandant de escadrilă la Centrul 95 Trecere pe Avioane Supersonice. În perioada 2005–2008 a îndeplinit funcţia de şef Secţie Metodica Pregătirii în Zbor la Statul Major al Forţelor Aeriene. În data de 15 aprilie a fost numit comandant al Bazei 95 Aeriană "Erou căpitan aviator Alexandru Şerbănescu".
Comandorul Dănilă are la activ peste 675 de ore de zbor pe avioane de vânătoare şi vânătoare-bombardament.

– După numai câteva luni la comanda Bazei 95 Aeriană Bacău, aţi fost numit comandant al Bazei 90 Transport Aerian, o unitate cu specific aparte, cu sarcini deosebit de complexe. Cum apreciaţi această trecere, domnule comandor?

– Preluarea Bazei 90 Transport Aerian reprezintă, fără îndoială, un moment deosebit al carierei mele. Evident, sunt diferenţe substanţiale între ceea ce reprezintă Baza 95 Aeriană şi ceea ce reprezintă conducerea uneia de mărimea şi importanţa Bazei 90 Transport Aerian. Nu aş putea spune în acest moment dacă va fi mai greu sau mai uşor. Anvergura şi multitudinea problemelor de rezolvat vor face diferenţa. Însă actul de comandă este un proces ce se desfăşoară 24 de ore din 24, indiferent de specificul bazei aeriene. În fapt, „comanda unităţii" conţine atribuţiile, preocupările, grijile şi contribuţia unei echipe de comandă, nu ale unui singur lider.

– De-a lungul carierei aţi zburat numai aeronave de luptă, de vânătoare şi vânătoare-bombardament. Comanda unei baze de transport aerian presupune sfârşitul orelor de zbor pentru pilotul Dănilă, sau doar un nou început?

– Nu ştiu dacă se pune problema unui sfârşit, eu personal consider că încă nu am executat ultimul zbor cu supersonicul. Cu siguranţă însă cred că pot vorbi de un nou început şi de o nouă provocare în ceea ce priveşte activitatea mea de pilot, întrucât urmează cât de curând să încep să fac trecerea pe aeronava de transport C-130 Hercules.

– Care sunt obiectivele pe termen scurt pe care vi le-aţi stabilit în calitate de comandant al acestei baze?

– Este prematur să discut în acest moment de obiective. În primul rând, trebuie să mă acomodez eu cu activitatea specifică aviaţiei de transport. În orice caz, preocuparea principală, în viitorul apropiat, va consta în continuarea, extinderea şi amplificarea intensităţii schimbărilor pe care vom socoti noi, cei din comanda unităţii, că va trebui să le impunem activităţii şi, implicit, rezultatelor muncii noastre.

Unul dintre obiectivele mele în calitate de comandant constă în implementarea unui climat socio-profesional în cadrul bazei, astfel încât lumea să vină la serviciu de plăcere. Nu avem nevoie de oameni stresaţi sau nervoşi în această meserie. Climatul trebuie să-i permită fiecăruia să se concentreze exclusiv asupra a ceea ce are de făcut, să lase alte probleme deoparte.

Calitatea activităţii bazei şi performanţele pe care sperăm să le obţinem în plan profesional trebuie să fie rezultatul muncii colectivului, şi doar în parte a liderilor, deoarece puterea colectivului poate da tăria şi performanţele unităţii.

Sunt conştient că va fi greu, deosebit de solicitant, cu sacrificii şi renunţări, cu mult consum nervos şi fizic. Cu siguranţă că satisfacţiile nu vor lipsi, dar, ca peste tot, ele vor avea un preţ pe care îl voi plăti împreună cu cei din jurul meu – colegi, prieteni, membrii familiei.

– În ultima vreme au plecat multe cadre de valoare din bază: piloţi, tehnicieni, navigatori. Unii cu o experienţă considerabilă. Consideraţi

că acest fenomen va afecta în mod negativ activităţile specifice bazei?

– Schimbul de generaţii, mai ales în specialităţile cu timp îndelungat de operaţionalizare, este o problemă de actualitate pentru întreaga conducere a Forţelor Aeriene, nu este specifică unei anume unităţi sau baze aeriene. În principiu, consider că sunt necesare unele măsuri, vizând schimbări de mentalitate, de metodică în instruire, nu în ultimul rând de un management de personal mai riguros şi mai favorabil structurii, fără a neglija sau a defavoriza persoana. Din păcate, în ultimii ani, unele probleme au fost rezolvate pe termen scurt, fără o perspectivă măcar pe termen mediu, fără consistenţă şi au vizat mai mult interesele personale. Acum, resimţim rezultatele şi plătim tributul cerut de acele greşeli. Ştiu că structura a pierdut unii specialişti, dar i-au rămas oameni devotaţi şi motivaţi să muncească în aviaţie. Aviaţia nu se poate face cu mercenari, ea se face cu cei care au drag de meserie. Vom încerca să schimbăm mentalităţi din acest punct de vedere şi vom continua să ne transformăm.

Una din mentalităţile care trebuie să-şi dea obştescul sfârşit este aceea că doar un echipaj format din veterani ar putea executa o anume misiune. Trebuie să ne creştem tinerii repede şi bine. La fel de adevărat este că ei trebuie să fie primii care să ne ajute s-o facem.

– Domnule comandor, are timp un comandant de bază aeriană pentru prieteni, pentru familie, pentru un... hobby?

– În calitate de comandant, timpul liber reprezintă, practic, o noţiune abstractă, greu de definit. Eşti cuplat la problemele şi activităţile unităţii 24 de ore din 24. Şi chiar dacă de multe ori aspecte ale vieţii sociale trec în plan secund, nu înseamnă că aceasta nu există. Numai că managementul timpului liber reprezintă, în această situaţie, doar o altă provocare. Sigur că mi-ar plăcea să am mai mult timp să citesc o carte, să efectuez o călătorie, să petrec mai mult timp cu familia, cu soţia şi cu fetiţa mea. Dar atunci când acest timp există, profit de el din plin.

– Vă mulţumesc foarte mult, domnule comandor, şi vă doresc mult succes în noua funcţie!

Interviu realizat de
căpitan Mircea BARAC ■

Zbor, istorie şi parteneriat

Începând cu 25 iulie 2008, după o aterizare într-un amurg umed, răcoros, dar limpede, 18 români – piloţi, ingineri, specialişti şi tehnici de aviaţie, cu un avion MiG-21 LanceR al Bazei 86 Aeriene din Forţele Aeriene Române, s-au dislocat pe una dintre bazele aeriene operaţionale ale Franţei – Baza Aeriană 112 „Marin la Meslee" de la Reims, situată la 1 oră şi 15 minute de mers cu maşina de la Paris, ţinând cap-compas cu nordul în faţă pe busolă.

Ca în fiecare an cu ocazia Zilei Naţionale a Franţei, defilarea din 14 iulie a avut onoarea de a reuni diferite unităţi şi componente ale forţelor armate. În acest an, întâlnirea tradiţională a naţiunii franceze cu armata s-a înscris într-un cadru internaţional la care s-au asociat şi ţări care astăzi, alături de Franţa, sunt angajate în teatrele de operaţiuni militare externe sub mandat ONU, NATO sau UE. Defilarea aeriană multinaţională a fost o mărturie a calităţii cooperării, contribuind la promovarea valorii în cadrul operaţiunilor, care implică dispozitive tot mai complexe.

Delegaţia română a Forţelor Aeriene a celebrat, împreună cu aviaţia militară a Franţei şi alţi invitaţi din Europa, printre care Spania cu 1 aeronavă Eurofighter, Belgia cu 3 aeronave Alphajet, Slovacia cu 1 aeronavă MiG-29 Fulcrum, Germania cu 1 aeronavă Tiger, Slovenia cu 2 elicoptere Puma, Ungaria cu 1 aeronavă Jas 39 Gripen şi Italia cu 1 aeronavă Eurofighter, în unul dintre cele mai mari mitinguri prilejuite de Ziua Naţională a Franţei, care este 14 iulie. Formaţii mixte, o defilare aeriană impunătoare, care adună pe acelaşi cer nu mai puţin de 65 de avioane militare de luptă şi de transport din toate categoriile, cu un timp total de survol al

Aeronava Mirage (stânga) şi MiG-21 LanceR (dreapta) gata de zbor pe aerodromul din Reims

Parisului de 7 minute şi 15 secunde, cu un preambul de deschidere onorat de formaţia de acrobaţie aeriană – simbolul zborului în Franţa – „Patrouille de France", precum şi 32 de elicoptere grupate în formaţii diversificate au creat un „aer de zbor" ca un pod aerian peste timp cum rar se concentrează pe cerul lumii, unde fiecare dintre cei veniţi au câte ceva de spus, ceva de arătat, iar în urmă vor închide totul într-un gest simplu, de respect.

La Reims, unde Mirage F1-CR face regula de zbor şi unde semnele istoriei vechi se îngemănează cu modernismul începutului de mileniu, am aflat o bază aeriană remarcabilă: mare, dotată, funcţională. Avionul nostru, MiG-21 LanceR aer/aer, pilotat de **locotenent-comandorul Gheorghe Stancu**, secondat de **pilotul Daniel Moise,** a zburat într-o formaţie mixtă compusă din 5 aeronave dispuse în „săgeată", împreună cu aeronavele Escadrilei 1.33 „Belfort", care este astăzi moştenitoarea unei tradiţii speciale: când a murit, foarte aproape de victoria finală din al Doilea Război Mondial, în data de 31.07.1944, Antoine de Saint-Exupéry era pilot în această escadrilă. A dispărut după o decolare care s-a produs în jurul orei 09.00 cu avionul 223 – un P-38 Lightning – şi care nu a mai fost urmată niciodată de o aterizare... Clubul escadrilei şi tradiţiile bazei poartă această aură grea ca pe un blazon de recunoştinţă şi de preţuire. Părintele „Micului Prinţ", de acolo, din stele, poate fi mândru de urmaşii săi de astăzi. Iar noi, ca oaspeţi, nu am avut decât să-i admirăm.

Comandor (r)
Dumitru BERBUNSCHI ■

ROUEX 2008

În spatele liniilor inamice!

Paramedici în acțiune

În perioada 07.10–12.10.2008 s-a desfășurat, în locația Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene, de la Boboc, exercițiul ROUEX 2008. A fost un exercițiu de evaluare de tip STARTASSESS (fără calificativ general), în vederea afirmării ca entitate NATO a detașamentului CSAR aparținând Bazei 90 Transport Aerian.

Conform obligațiilor asumate de țara noastră în calitate de stat membru NATO, România trebuie să dețină și să poată pune la dispoziția Alianței un detașament CSAR (Combat Search and Rescue).

Ca tip de misiune, CSAR presupune recuperarea personalului din teritoriul inamic de către echipe compuse din vehicule de recuperare și din elemente luptătoare aeropurtate.

La exercițiul de evaluare desfășurat la Boboc, au participat întregul personal al detașamentului CSAR IAR-330 SOCAT, echipa de evaluare a CC Air Izmir, trei echipe de extracție ale Forțelor pentru Operații Speciale (FOS) și echipa de planificare și conducere a exercițiului. Ca forțe de sprijin, au fost implicate un IAR-330L, două IAR-316 B, două IAR-99 Șoim, două MiG-21 LanceR și un C-130 Hercules. Nu în ultimul rând, trebuie menționat sprijinul "Națiunii Gazdă", susținut de personal aparținând Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene.

Evaluare în trei etape

Evaluarea s-a desfășurat pe baza unui scenariu menit să testeze capabilitățile detașamentului în cele trei domenii principale: Operații, Logistică și Protecția Forței. Deși detașamentul era avizat încă de pe vremea certificării naționale efectuate de echipa română de evaluare despre tipurile de misiuni și incidentele posibile, de data aceasta lucrurile au fost mult mai complicate. În afara programului activităților stabilite în procesul de pregătire a exercițiului, echipa de evaluatori a recurs la nenumărate "injection" (evenimente și incidente simulate de echipa de evaluare în afara scenariului propus, pentru a testa capacitatea de reacție a personalului detașamentului în situații limită). Mai mulți ochi, mai multe păreri obiective, mai multe grade de comparație. Un număr de 45 de evaluatori străini, împreună cu 15 evaluatori naționali, specialiști din toate domeniile evaluate, aveau să dea girul acestei entități că este gata de a îndeplini misiuni de tip CSAR conform standardelor NATO. Detașamentul fiind dislocabil, la exercițiu s-a "prezentat" cu toate resursele umane și materiale, de la autobuz și până la elicoptere, unitate medicală etc.

"De fapt, procesul de afirmare s-a desfășurat pe parcursul a trei etape distincte, care au constat într-o certificare inițială, o certificare națională și exercițiul de afirmare. Un aspect important este faptul că echipa de evaluatori nu acordă calificative. Aceasta are rolul de a realiza o informare către comandantul SHAPE

Locotenentul Bogdan Lazăr, comandantul structurii de Protecția Forței, în fața punctului de control amenajat la intrarea în "play area"

privind nivelul de pregătire al detașamentului, informare în care se fac recomandări în urma eventualelor disfuncționalități constatate pe timpul desfășurării exercițiului. Dacă detașamentul este declarat operațional, urmează etapa de menținere a operaționalizării.

Importanța acestui tip de misiune este foarte mare, deoarece oferă încredere celor care acționează în sau deasupra teritoriului inamic. În general, conducerea echipei de salvare este asigurată de însuși comandantul detașamentului, acesta oferind astfel un mesaj de încredere camarazilor aflați într-o situație dificilă în teritoriul inamic", ne-a informat **căpitan-comandorul Mircea Petrescu**, directorul

Comandorul Valerică Vrăjescu, comandantul detașamentului CSAR

exercițiului.

"Programul activităților a fost stabilit de comun acord cu membrii echipei TACEVAL (evaluare tactică) condusă de reprezentanții CC Air Izmir cu ocazia unei vizite anterioare pentru planificarea exercițiului. Cu ocazia <<previzitei>>, reprezentanții echipei de la Izmir, împreună cu cei ai părții române, au discutat și au căzut de comun acord asupra obiectivelor evaluării, domeniilor verificate și a aspectelor administrative necesare desfășurării în bune condiții. S-au vizitat încă de atunci facilitățile puse la dispoziția echipei internaționale, precum și cele puse la dispoziția detașamentului evaluat", ne-a declarat **căpitan-comandorul Valerian Popescu**, șeful operațiilor curente din cadrul EXCON (controlul exercițiului).

Protecția Forței - vigilență maximă

Unul din domeniile de bază în cadrul unui detașament CSAR îl constituie componenta de Protecția Forței, aceasta având în compunere specialitățile: medicină, EOD, NBC, Poliție Militară și PSI. Rolul principal al structurii constă, evident, în asigurarea siguranței locației unde își desfășoară activitatea detașamentul. Comanda acestei microstructuri a fost îndeplinită de **locotenentul Bogdan Lazăr**. Promoție 2004, absolvent al Liceului Militar de la Câmpulung Moldovenesc și al Academiei Forțelor Terestre, locotenentul a dovedit pe timpul exercițiului că este un autodidact și un extraordinar lider de echipă. "Sunt dependent de acțiune și îmi place să fac totul astfel încât, la momentul oportun, să pot lua decizia cea mai bună. Sunt conștient că de capacitatea mea de analiză a unei situații depinde succesul misiunii sau chiar viața colegilor mei. Din acest motiv nu pot ignora nici cea mai mică informație privind mediul înconjurător, iar viteza de reacție trebuie să fie maximă. În cadrul acestui exercițiu am descoperit provocări pe care nu le întâlnești în procesul de pregătire. Există tot felul de incidente provocate ("injecții") care te obligă să iei decizii în timp real. De multe ori suntem nevoiți să improvizăm, iar lipsa de experiență își spune cuvântul. Una dintre situațiile pe care am fost nevoiți să le controlăm a constat în supravegherea unor demonstrații cu imigranți ilegali. Este o sarcină foarte dificilă, care necesită controlul mulțimii. În anumite situații, civilii se pot dovedi mult mai violenți decât militarii, iar metodele de contracarare a acestor violențe sunt limitate datorită legislației specifice dreptului internațional. O altă provocare a constat în evacuarea punctului de comandă în urma unui incident EOD. Sunt, așa cum spuneam, decizii extem de dificile, care trebuie luate contra cronometru. Nu e loc de aproximări", este convingerea locotenentului Lazăr.

În "play area", cele trei zile au semănat o furtună de misiuni de recuperare. Elicoptere care decolau având la bord trupele FOS (Forțe pentru Operații Speciale) și veneau la aterizare cu "răniți" au reprezentat o imagine comună pe întreaga perioadă de desfășurare a exercițiului. Aici i-am întâlnit pe **sergentul major Mihai Deaconu, fruntașul Daniel Cârstea** și **caporalul Cristinel Mihail.** Cu toții fac parte din echipa de paramedici a detașamentului. Sarcina lor principală constă în preluarea răniților recuperați de trupele speciale și acordarea primului ajutor acestora. "Am fost puși în situația de a stabiliza răniți cu fracturi, rupturi de membre

...pregătind misiunea

sau hemoragii", am aflat de la sergentul major Deaconu, un paramedic ce a primit „botezul" teatrului de operații în Bosnia, în cadrul misiunii ALTHEA. De fapt, sergentul Deaconu a devenit dependent de adrenalina misiunilor militare încă din perioada satisfacerii stagiului militar, perioadă în care a fost încadrat ca sanitar. Ulterior, a optat să urmeze treptele unei cariere militare, semnând un contract de militar profesionist. A urmat cursuri de specializare ca paramedic, misiuni externe, iar acum a fost selecționat pentru a face parte din detașamentul CSAR. "Misiunile în acest domeniu nu sunt exclusiv militare, existând solicitări de transport răniți din societatea civilă, în cazul unor accidente. În aceste situații, se acționează alături de echipaje SMURD", a completat fruntașul Cârstea rolul paramedicilor militari.

Logistica - călcâiul lui Achile

Logistica reprezintă, pentru orice entitate luptătoare, mai mult decât o sarcină sau simplă responsabilitate. Este vorba de identificarea, planificarea și gestionarea tuturor resurselor (umane sau materiale) necesare îndeplinirii unei misiuni de luptă, un lucru deloc ușor.

Locotenent-comandorului Horațiu Davițoiu, inginerul-șef al Escadrilei 905 Elicoptere, i-a fost încredințată conducerea logistică a detașamentului CSAR dislocabil. "Este vorba de un plan de dislocare pus în aplicare în mai multe faze", ne introduce în subiect locotenent-comandorul Davițoiu.

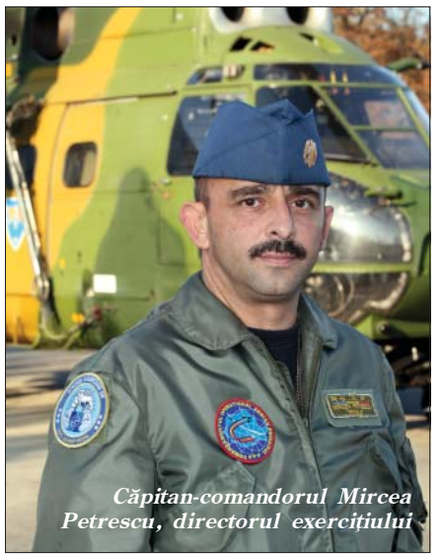
"Prima fază – deployment – a durat trei zile și a constat în trimiterea unui eșalon înaintat în teatrul de luptă fictiv creat. Acest eșalon a realizat identificarea spațiilor de cazare pentru personalul detașamentului, a amplasamentelor necesare pentru dislocarea tehnicii de aviație și instalarea mijloacelor de comunicații. În acest sens, a fost semnat (fictiv) un acord tehnic cu <<națiunea gazdă>> pentru asigurarea facilităților necesare. A urmat sosirea eșalonului rulant, având în compunere oameni și materiale din toate compartimentele. De asemenea, au existat și două eșaloane de zbor, unul format dintr-o aeronavă C-130 Hercules, pentru aducerea tuturor materialelor necesare, și un eșalon de zbor format din elicopterele aflate în dotarea detașamentului.

Cea de-a doua fază, integrarea în teatru, a constat în zboruri de antrenament, exerciții demonstrative premergătoare (trageri cu armamentul de infanterie, exerciții de comandă și control, repararea tehnicii auto și a elicopterelor, stingerea incendiilor, acțiuni în caz de atac NBC etc.).

Evaluarea propriu-zisă a marcat cea de-a treia fază a exercițiului, iar din punct de vedere logistic, acest lucru a presupus ca întreaga tehnică din dotarea detașamentului să fie în parametri. Din partea evaluatorilor, s-a urmărit respectarea procedurilor de remediere a incidentelor, printre cele mai complexe operațiuni numărându-se exercițiile de înarmare-dezarmare a elicopterelor cu muniții de tun și protecție de tipul chaff&flare sau schimbarea unei roți de elicopter. Nu au lipsit nici așa-zisele "injecții": mașini lovite în parcul auto, avarii la elicoptere, lucrul în mediu contaminat etc.

Cea mai mare problemă întâmpinată se datorează faptului că nu dispunem de check-list-uri specifice tehnicii din dotare, declarate și agreate de către NATO, fapt care, în unele situații, generează un decalaj între așteptările echipei de evaluatori și modul de acțiune al personalului", am aflat de la locotenent-comandorul Davițoiu.

Echipa tehnică de linie și atelierul de reparații sunt două structuri cu o responsabilitate majoră privind menținerea tehnicii de aviație în parametri. **Maistrul militar clasa I Laurențiu Ene** este mecanic de



Căpitan-comandorul Mircea Petrescu, directorul exercițiului

bord și are ca sarcină principală pregătirea elicopterelor pentru zbor. "În meseria unui tehnic de bord nu există concepte de genul: mă pregătesc mai bine pentru o anumită misiune. În aviație nu există misiuni mai ușoare sau misiuni mai grele. Întotdeauna trebuie să fii pregătit să intervii în situații limită, întotdeauna ești într-o acțiune contra cronometru, este esențial să poți identifica o eventuală problemă și să o rezolvi. De pregătirea, de experiența și de stăpânirea de sine ale tehnicului de bord depind viața întregului echipaj sau succesul unei misiuni. Elicopterul poate fi bun pentru zbor sau nu. Nu există nuanțări, nu este loc de aproximări. Cu evaluatori în jurul nostru sau fără, noi ne facem treaba la fel, cu toată responsabilitatea. În pregătirea unei aeronave pentru zbor, evaluatorii reprezintă ultima noastră grijă", ne-a descris extrem de realist "emoțiile evaluării" pentru un tehnic de bord, maistrul Ene.

În atelierul de reparații, **căpitanul inginer Dumitru Stoica** are de gestionat situații complexe cu o echipă tehnică redusă. Având ca background profesional experiența misiunii ALTHEA, căpitanul a descoperit că cerințele tehnice pentru un echipaj CSAR sunt foarte complexe, iar încadrarea actuală a atelierului nu permite efectuarea anumitor lucrări. "Competențele noastre, în momentul de față, presupun lucrări de înlocuire ale unor componente. Nu suntem abilitați pentru efectuarea lucrărilor de reparații. Nici măcar nu avem echipamentul necesar pentru lucrări de tip ABDR – Aircraft Battle Damage Repair –, așa cum se pare că ar fi necesar pentru un detașament CSAR. Cu toate acestea, noi am încercat să ducem la bun sfârșit toate solicitările din timpul exercițiului, mai ales că ceea ce s-a urmărit a fost cunoașterea modului de acțiune într-o anumită situație, respectarea procedurilor. De asemenea, lucrul în condițiile unui mediu contaminat a reprezentat o solicitare foarte mare pentru membrii echipei, deoarece s-a acționat în echipament de protecție, fapt ce a reprezentat o amplificare a solicitărilor psiho-motrice din partea personalului", ne-a declarat căpitanul Stoica.

La sosirea dintr-o misiune de recuperare, am reușit să stăm de vorbă cu **căpitanii Adrian Nicolaev** și **Bogdan Marius Mitric**, foști colegi și absolvenți ai Liceului Militar de Marină, din Constanța. Primul este din Tulcea, cel de-al doilea din Mangalia. În prezent, zboară în echipaj pe un elicopter al Forțelor Aeriene. Ambii au optat, la sfârșitul liceului, pentru o carieră de pilot, iar acum nu regretă alegerea făcută în detrimentul marinei. Pasiunea pentru zbor a făcut ca, la mai puțin de 30 de ani, ambii să fie unii dintre piloții experimentați pe elicopterele IAR-300 Puma SOCAT, având în CV-ul de pilot o misiune îndeplinită cu succes în teatru, în cadrul operațiunii ALTHEA. "Să zbor a fost visul meu de mic, iar aviația militară mi-a oferit șansa îndeplinirii acestuia. Sunt conștient, în acest moment, mă număr printre cei norocoși, deoarece am reușit să zbor suficient încât să-mi pot <<negocia>> cariera de pilot pe baza experienței acumulate la mansă, nu în virtutea trecerii timpului. Am fost pilot în cadrul operațiunii ALTHEA, o experiență care m-a călit foarte mult din punct de vedere profesional, atât în perioada de pregătire a misiunii, cât și pe timpul executării, deoarece am învățat să pilotez aeronava în zone cu un grad ridicat de risc. În ceea ce privește acest exercițiu, pot afirma că greutatea cea mai mare nu a fost în sarcina noastră, ci în sarcina colegilor de la sol. Pentru noi, datele problemei nu se schimbă de la un zbor la altul, deoarece noi nu avem voie să facem greșeli. Eroarea nu există în vocabularul nostru", ne-a spus, sigur pe el, căpitanul Nicolaev. Colegul său de liceu militar, de academie și de echipaj i-a susținut opinia, însă cu unele nuanțări: "Problema nu se pune dacă noi suntem capabili să răspundem anumitor solicitări, adevărata problemă constă în susținerea de care beneficiem pentru a putea îndeplini astfel de misiuni de tip CSAR. Mă refer în primul rând la logistică, apoi la diferențele foarte mari între necesarul de ore de zbor și cât ni se alocă și, nu în ultimul rând, la motivație. Astfel de misiuni nu pot fi executate numai din pasiune, deoarece implică un factor de risc extrem de ridicat. Onoarea de a fi pilot militar într-un detașament CSAR trebuie să se bazeze pe elemente concrete, nu pe elemente conjuncturale", a completat căpitanul Mitric opinia colegului său.

Locotenent-comandorul Horațiu Davițoiu, șeful logisticii

Sergent major Raluca Ivenița Putinică, controlor de trafic aerian

Colaborarea cu structuri ale Forțelor pentru Operații Speciale

Pe timpul evaluării, a fost verificată și acțiunea în comun a efectivelor Forțelor Aeriene cu cele ale Forțelor pentru Operații Speciale (FOS). Un număr de 18 militari aparținând Batalionului 1 Operații Speciale "Vulturii", constituiți în trei echipaje, au asigurat succesul operațiunilor de salvare a persoanelor căutate, "rabbits" în limbaj NATO. Misiunile au avut un grad de dificultate care a evoluat de la simplu la complex. Concret, dacă a recupera un pilot catapultat reprezintă o sarcină de rutină pentru cei din trupele speciale, recuperarea unor răniți din spatele liniilor inamice poate presupune lăsarea "vulturilor" în teritoriul inamic și extracția ulterioară a acestora, eventual de pe o altă poziție. Spațiul din elicopter este destinat, cu prioritate, celor care trebuie recuperați. Pe timpul când membrii FOS nu au luat parte la misiuni la bordul elicopterelor, aceștia au constituit parte integrantă a structurii de Protecția Forței. Nivelul de pregătire, modul specific de planificare și executare a misiunilor de către militarii din Forțele pentru Operații Speciale recomandă această categorie de forțe ca fiind opțiunea ideală pentru rezolvarea unor situații-limită într-un mod rapid, discret și cu un consum redus de resurse umane și materiale."La fel ca în toate armatele moderne, accederea în structurile de forțe speciale reprezintă un deziderat major pentru fiecare militar, atingerea unui vârf al evoluției în carieră și o competiție axată pe depășirea propriilor limite. Profilul psiho-moral al luptătorului din Forțele pentru Operații Speciale este cel al <<militarului complet>>, care dă dovadă de curaj, inteligență, perseverență, tenacitate, loialitate și verticalitate morală în condiții de mediu care solicită rezistență la efort extrem fizico-psihic și în care valorile umane sunt, de cele mai multe ori, singura călăuză decizională.Elementele componente ale Forțelor pentru Operații Speciale își bazează puterea pe surpriză, rapiditate, ingeniozitate, flexibilitate, mobilitate, înțelegere culturală și competență lingvistică, adaptate zonelor de acțiune. Pe aceste coordonate se axează întregul proces de instruire a luptătorilor de forțe speciale. Instruirea militarilor și a subunităților de operații speciale se organizează pe faze de pregătire și se axează pe calificarea și perfecționarea în specialitățile:

Echipa tehnică, acționând în mediul contaminat

paraşutism, scafandrerie, alpinism, geniu (minare-deminare şi distrugeri), comunicaţii militare, informaţii militare, operaţii, paramedici şi experţi lingvişti. Aceste specialităţi capătă valenţe acţionale reale numai după realizarea coeziunii microstructurilor funcţionale, etapă finală a unui proces complex de instruire", ne-a explicat comandantul echipei FOS modul de selecţie şi de pregătire a "vulturilor", denumire pe care o poartă batalionul de operaţii speciale din care fac parte.

Concluzii

Aşadar, timp de trei zile, echipajele CSAR formate din piloţi, tehnici de bord şi echipa de extracţie a Forţelor pentru Operaţii Speciale au urmat algoritmul generat de primirea misiunii, pregătirea, decolarea, zborul pe traiect, recuperarea, întoarcerea acasă. Aterizarea. Pregătirea pentru o nouă misiune. O spirală repetată de 15 ori. La sfârşit, totul pare mult mai simplu decât a fost în realitate, atâta timp cât misiunea a fost îndeplinită. Nu mai contează orele şi zilele de muncă în afara programului, lipsa de acasă, greutăţile logistice. Rutină, ar zice unii. Fără să ştie că toate cele trei zile au fost pline de incidente (fictive, bineînţeles), mai ales pe partea de Protecţia Forţei, cum ar fi dispozitive neexplodate plasate în zona de responsabilitate, demonstraţii la intrarea în unitate, atac cu lunetişti, atacuri chimice, dezertori, răniţi, accidente.Comandantul detaşamentului, **căpitan-comandorul Valerică Vrăjescu,** era satisfăcut la finalul exerciţiului de modul de implicare a întregului personal, însă a acceptat şi o radiografie obiectivă a exerciţiului:"În comparaţie cu evaluarea pentru certificarea naţională şi activităţile de pregătire anterioare acestei evaluări NATO, este de remarcat progresul evident al detaşamentului în pregătirea pentru misiune, datorat atitudinii pozitive a întregului personal pe timpul desfăşurării activităţii.Cu toate acestea, s-a observat faptul că este necesară continuarea antrenamentelor întrunite cu detaşamentul, în special pentru coordonarea/ cooperarea cu cele 3 echipe de extracţie ale Forţelor pentru Operaţii Speciale. Deoarece detaşamentul reprezintă o selecţie a oamenilor care pot încadra statul de organizare, şi nu o entitate de sine stătătoare, posibilitatea de pregătire este una modulară, prin organizarea unor perioade de antrenament în comun al întregului personal. Acest fapt ar contribui, în oarecare măsură, la creşterea coeziunii, însă nu atât pe cât ar fi necesar pentru o unitate operaţională. Insuficienţa personalului specializat din domeniul logistic a impus un ritm de lucru de peste 16 ore pe perioada evaluării. Acest ritm este greu de susţinut pentru executarea misiunilor, iar performanţa personalului scade în timp.De asemenea, motivarea suplimentară pentru cei care doresc să facă parte dintr-un astfel de detaşament ar putea conduce la creşterea bazei de selecţie şi, implicit, la creşterea performanţelor obţinute", este de părere căpitan-comandorul Vrăjescu.

Căpitan-comandorul Vasile Toader, şeful de stat major din echipa de comandă a exerciţiului, a apreciat, la final, atât eforturile personalului detaşamentului, cât şi pe cele ale "naţiunii gazdă": "Exerciţiul a fost planificat de Statul Major al Forţelor Aeriene, prin intermediul Componentei Operaţionale Aeriene, şi a presupus mai multe etape, implicând un efort deosebit, însă partea de planificare este mai puţin vizibilă, ea se reflectă în rezultate. În principiu, a fost nevoie de stabilirea unui scenariu credibil pentru o operaţie condusă de NATO, în care au fost implicaţi aproximativ 300 de oameni. În unele situaţii, lipsa de experienţă şi-a spus cuvântul, însă avem convingerea fermă că lecţiile învăţate în cadrul exerciţiului vor fi exploatate ulterior. Una din greutăţile majore cu care s-au confruntat cei evaluaţi a constat în lipsa unor proceduri unitare de acţiune, fiind nevoiţi să respecte atât procedurile naţionale, cât şi pe cele NATO.

De remarcat este modul de implicare al oamenilor din Şcoala de Aplicaţie. Toţi cei care au fost angrenaţi din partea <<naţiunii gazdă>> au manifestat o dorinţă foarte mare de a învăţa cât mai multe din acest exerciţiu. Pentru ei a fost o şansă deosebită de ieşire din cotidian, dar mai ales de a învăţa lucruri noi. De la oferirea de sprijin logistic (cazare, hrănire, spaţiu de lucru, componente ale sistemului de comunicaţii şi informatică), până la personalul de asigurare al aerodromului, la controlorii de trafic aerian sau la piloţii celor două IAR-99 Şoim ce au asigurat misiunile de escortă, cu toţii au contribuit la sprijinul detaşamentului evaluat într-un mod profesionist, proactiv", ne-a declarat căpitan-comandorul Toader.

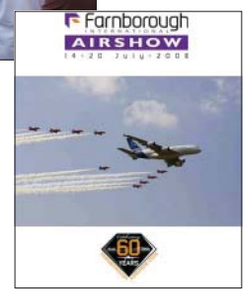
Căpitanii Adrian Nicolaev şi Bogdan Marius Mitric, colegi de echipaj

Mission accomplished

ROUEX 2008 s-a încheiat de mult. A rămas în urmă experienţa lecţiilor învăţate. Aceste lecţii vor folosi drept background misiunilor viitoare ce urmează a fi încredinţate detaşamentului. Misiuni în zone de risc, în spatele liniilor inamice. Acolo însă, "injecţiile" nu vor mai avea nimic în comun cu incidentele simulate în timpul exerciţiului, iar pasiunea pentru aviaţie nu va fi cel mai bun scut împotriva proiectilelor reale. Alături de pasiune şi de profesionalism, un astfel de detaşament trebuie susţinut cu logistică pe măsură, iar oamenii trebuie motivaţi direct proporţional cu riscul asumat. Obligaţiile României faţă de NATO trebuie îndeplinite, dar efortul nu trebuie asumat doar de o mână de oameni, astfel de obligaţii necesită un efort naţional. Iar acest aspect trebuie să fie una din lecţiile învăţate!

Maior Cristian MURARIU
Căpitan Mircea BARAC ■

Salonul Aeronautic "FARNBOROUGH 2008"



În acest an, show-ul aerian de la Farnborough, Anglia, desfăşurat în perioada 14-20 iulie, a celebrat 60 de ani de la prima organizare. Amploarea acestuia a fost pe măsura evenimentului celebrat şi s-a remarcat în special prin numărul mare de firme participante (peste 1.500), expoziţia statică cu peste 80 avioane şi elicoptere, din care zilnic aproximativ 20 au executat programe de zbor şi acrobaţie aeriană.

Prezente la eveniment, firmele de profil din industria aeronautică românească au expus într-un spaţiu naţional comun din pavilionul expoziţional diverse modele, machete, pliante. Atracţia show-ului aerian însă, au reprezentat-o demonstraţiile aeriene ale avioanelor: F-22A Raptor, F-16 (constructor-Lockheed Martin), F/A-18F Super Hornet, B-1B (Boeing), Eurofighter/ Typhoon, Airbus A380 şi A 310 Tanker.

Show-ul aerian din acest an de la Farnborough a fost dominat, în principal, de găsirea soluţiilor pentru rezolvarea problemelor ridicate de creşterea preţului la combustibil, iar acest lucru s-a remarcat prin apariţia unei noi generaţii de motoare care vor echipa aeronavele de transport lung şi mediu curier. Motoarele din această nouă generaţie vor avea un consum redus de combustibil, corelat cu o reducere substanţială a noxelor generate de arderea acestuia, precum şi de o scădere semnificativă a poluării sonore.

Comandor dr. ing. Coman VASILE ■

"Hungarian Air Show 2008"

În perioada 15–18 august s-a desfăşurat, la Keskemet, Ungaria, mitingul aviatic "Hungarian Air Show 2008". La acest eveniment a participat şi un detaşament român, format din 26 de persoane (personal de conducere, piloţi şi tehnicieni), din Statul Major al Forţelor Aeriene, o aeronavă de tip MiG-21 LanceR aer-aer în expoziţie statică, din Baza 71 Aeriană, o aeronavă MiG-21 LanceR aer-aer din Baza 86 Aeriană, în zbor demonstrativ, şi o aeronavă An-26 din Baza 90 Transport Aerian pentru transportul personalului şi sprijin logistic.

Participarea detaşamentului român la această activitate a fost foarte bine apreciată de organizatori, aeronavele Forţelor Aeriene Române bucurându-se de un deosebit interes, atât din partea personalului militar aparţinând celorlalte state, cât şi din partea publicului larg.

A fost o excelentă oportunitate pentru antrenarea subofiţerilor de stat major din Statul Major al Forţelor Aeriene, în întocmirea documentelor necesare planificării, coordonării şi desfăşurării unei activităţi în străinătate cu participarea personalului şi tehnicii din trei baze aeriene. De asemenea, a permis antrenarea personalului navigant în zborul pe căile aeriene civile în Europa, după reguli ICAO, şi verificarea posibilităţilor Bazelor 71 şi 86 Aeriene de a disloca şi susţine logistic câte o aeronavă de luptă, în perspectiva participării la exerciţii NATO.

Spectacolul aviatic în sine a fost impresionant, cu formaţia italiană Frecce Tricolori drept vedetă a show-ului. S-au mai remarcat formaţia Turkish Stars şi evoluţiile individuale ale avioanelor Eurofighter, Harrier, F-18 Hornet, F-16 , Mirage 2000, Gripen, C-17 Globemaster, MiG-29, MiG-21 şi – ceva rar - Soko J-22 Orao.

Maistru militar Mircea CALOIAN ■

"Hellenic Air Force Annual Celebration"

În perioada 10–15 septembrie a.c., la Tanagra Air Force Base, Grecia, s-a desfăşurat mitingul aerian "Hellenic Air Force Annual Celebration", spectacol organizat cu prilejul aniversării Zilei Armatei din Grecia.

Printre participanţi s-a numărat şi o delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene, prezentă la expoziţia statică cu un elicopter IAR-330 SOCAT, de la Baza 90 Transport Aerian, şi o aeronavă An-26 de la aceeaşi bază, destinată transportului personalului şi sprijinului logistic.

Prezenţa participanţilor români a fost bine apreciată, elicopterul IAR-330 SOCAT stârnind un real interes. Elicopterul prezentat în cadrul expoziţiei statice a fost vizitat de un număr impresionant de spectatori, interesaţi în mod deosebit de tehnica de

aviaţie de proveniență românească.

De asemenea, spectatorii au avut posibilitatea să admire avioane provenite din 13 ţări, cu un număr de peste 30 de aeronave expuse în static display şi 70 de aeronave implicate în evoluţii demonstrative de zbor (Mirage 2000E/BGM, Mirage 2000-5, F-16 Blk52+, F-4, RF-4 şi A7H, C-130H, P-3B Orion, EMB-145H AEW&C, C-27J, C-47 Dacota, T-6A Texan şi T-2E Buckeye). Impresionante au fost şi evoluţiilor avioanelor vopsite aniversar, special pentru această ocazie: A-7 Tiger şi Olympos, C-130 Hercules şi RF-4 Eyes. Un moment deosebit l-a reprezentat demonstraţia aeriană executată de Escadrila 31 Operaţii Speciale, aceasta efectuând o misiune simulată de căutare şi salvare cu elicoptere SuperPuma.

Pe lângă sărbătorirea Zilei Armatei, mitingul aviatic de la Tanagra a avut şi o componentă spirituală în "scenariu" – celebrarea patronului spiritual al armatei greceşti, Arhanghelul Mihail.

Căpitan Mirel BARBU ■

Foto: Baza 90 Transport Aerian

STATUL MAJOR AL FORȚELOR AERIENE

IANUARIE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

FEBRUARIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

MARTIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

APRILIE

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

MAI

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

IUNIE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

IULIE

L	M	M	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

AUGUST

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SEPTEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

OCTOMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOIEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DECEMBRIE

L	M	M	J	V	S	D
	1		2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

EXPOZIŢIE DE TEHNICĂ MILITARĂ
BSDA 2008

La Romaero Băneasa a avut loc, la sfârşitul lunii septembrie, cea de-a doua ediţie a expoziţiei BSDA – Black Sea Defense & Aerospace Exhibition & Conference, cea mai mare expoziţie de apărare, securitate naţională, securitate privată şi industrie aeronautică din sud-estul Europei.

Vizitatorii, care au beneficiat de intrare gratuită, au putut vedea echipamente şi tehnologie de ultimă generaţie create de cei mai buni producători internaţionali de echipament aerospaţial şi de apărare. A patra generaţie de avion Eurofighter Typhoon, folosit deja de forţele armate ale Marii Britanii, Germaniei, Italiei, Spaniei şi Austriei, a fost prezent din nou la expoziţie.

La această ediţie a BSDA, Eurofighter a întâmpinat o competiţie serioasă din partea producătorului american Lockheed Martin, care a adus la Bucureşti două avioane F-16 Fighting Falcon, aflate în dotarea Forţelor Aeriene Americane/US Air Force. De fapt, una dintre aeronavele F-16 a executat evoluţii demonstrative în fiecare zi a expoziţiei, **căpitan-comandorul Laurenţiu Chiriţă** fiind unul dintre piloţi.

La expoziţie a participat, de asemenea, grupul suedez Gripen/Saab, producător al unei tehnologii de ultimă generaţie: avionul de luptă multirol, folosit deja de Forţele Aeriene Suedeze, de Forţa Aeriană a Republicii Cehia şi de Forţa Aeriană Maghiară.

Alte puncte de atracţie au fost reprezentate de: elicopterul S-92 Superhawk, noul model de Blackhawk, produs de Sikorsky Aircraft, elicopterul Seasprite SH-2G – (I) al Kaman Aerospace, care are capabilităţi antisubmarin, avionul de mici dimensiuni fără pilot "Raven", al AeroVironment, şi autovehiculul blindat Dingo, de la Krauss Maffei Wegman.

La ediţia de anul acesta, ca şi la cea precedentă, au avut loc demonstraţii live de apărare, tehnici anti-tero şi de securitate, organizate de structurile speciale din MIRA şi SRI, care au inclus demonstraţii ale forţelor speciale de intervenţie anti-tero, sărituri de elicopter, rapel, exerciţii demonstrative ale forţelor terestre, demonstraţii speciale ale Brigăzii Speciale de Intervenţie a Poliţiei, ale Grupului Special de Intervenţie şi Protecţie ACVILA, Serviciului Pirotehnic.

De asemenea, Compania Naţională Romtehnica va organiza întâlniri de afaceri şi discuţii faţă în faţă cu reprezentanţii companiilor expozante şi cu specialiştii din străinătate.

BSDA este organizată cu sprijinul Ministerului Apărării, Ministerului Internelor şi Reformei Administrative, Ministerului Economiei şi Finanţelor, Ministerului Transporturilor, Agenţiei Naţionale de Control al Exporturilor (ANCEX) şi Serviciului Român de Informaţii.

Căpitan-comandorul Laurenţiu Chiriţă – impresii "la cald", după zborul efectuat cu aeronava F-16

Căpitan Mircea BARAC ■

Mitingul aerian RIAT 2008 s-a înscris în cadrul manifestărilor organizate cu ocazia celei de-a 90-a aniversări a Forţelor Aeriene Regale. Cu acest prilej, acestora le-a fost înmânat noul Drapel de Luptă de către regina Marii Britanii, Elisabeta a II-a, în cadrul unei ceremonii la care au participat reprezentanţi ai Forţelor Aeriene din 78 de ţări, din care 24 de şefi ai Forţelor Aeriene – din partea Forţelor Aeriene Române a fost prezent **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, şeful SMFA.

Acesta, împreună cu delegaţia Departamentului pentru Armamente, a avut o serie de întâlniri cu reprezentanţii firmelor din industria de apărare implicate în derularea programelor majore ale Forţelor Aeriene şi, totodată, a participat la sesiunile de comunicări organizate cu ocazia desfăşurării Salonului Aeronautic de la Farnborough. Discuţiile purtate cu partenerii străini s-au focalizat asupra aspectelor referitoare la programele majore pentru forţele aeriene: avionul multirol, sistemele SHORAD/VSHORAD, avionul C-130, radarele Gap Filler, avionul de transport mediu curier.

Spectacolul aerian RIAT 2008 a avut ca element de performanţă evoluţia avionului american F-22A Raptor, venit ca o completare a evoluţiilor de echipă (Patrouille Suisse, Turkish Stars, Patrouille de France sau a debutanţilor Indian Sarang Helicopter Formation Display Team şi Brazilian Esquadrilha da Fumaca) sau individuale (CF-18 Hornet, F-16 olandez, Gripen-ul cehesc sau elicopterele Mil Mi-24).

Spectacol în „Albion"

Locotenent-colonel Iulian MĂCREANU ■

Brigada 1 Rachete Sol-Aer "Nicolae Dăscălescu"

35 DE ANI ÎN FRONTUL DATORIEI ŞI ONOAREI

35 de ani într-o viaţă de om înseamnă vârsta tinereţii ajunse la maturitate, a deplinelor responsabilităţi. Dar în viaţa unei structuri militare, a unei mari unităţi, 35 de ani valorează cât toate generaţiile de militari care au muncit, s-au bucurat de succese ori s-au îndârjit să treacă peste greutăţi, care şi-au lăsat amprenta trecerii lor prin unitate cu anii tinereţii, cu nădejdile şi faptele lor. O vârstă frumoasă, celebrată la ceas aniversar de toţi cei care şi-au împletit destinele cu această structură, de toţi cei care slujesc azi cu credinţă o mare unitate – Brigada 1 Rachete Sol-Aer "Nicolae Dăscălescu".

Manifestările prilejuite de aniversarea a 35 de ani de la înfiinţare au debutat printr-un simpozion organizat la Muzeul Aviaţiei, cu tema "Consideraţii privind apărarea aeriană cu structuri GBAD", în cadrul căruia au fost prezentate următoarele subiecte: Apărarea antiaeriană a României la 1 august 1943; Apărarea aeriană cu baza la sol în armata britanică; Învăţământul militar pentru GBAD din Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene; O nouă generaţie de tehnică militară pentru apărarea aeriană cu baza la sol în cadrul Forţelor Aeriene.

În data de 1 august 2008, la ceremonialul militar şi religios organizat cu ocazia împlinirii a 35 de ani de la înfiinţarea unităţii, Drapelul de Luptă al Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer a fost decorat prin decret prezidenţial cu Ordinul "Virtutea Militară" în grad de Cavaler, cu însemn militar de pace.

De asemenea, pe platoul unităţii a fost organizată o expoziţie de tehnică de rachete sol-aer de tipul S-75 M3 VOLHOV, din dotarea batalioanelor de foc, precum şi o demonstraţie de trecere a complexului de rachete sol-aer HAWK în poziţie de tragere. Nu în ultimul rând, invitaţii au avut posibilitatea vizitării muzeului brigăzii, în fapt o colecţie de uniforme, de documente scrise, de fotografii, machete, manuale de tragere contra aeronavelor etc.

Aşadar, Brigada 1 Rachete Sol-Aer "Nicolae Dăscălescu" se prezintă, la 35 de ani de la înfiinţare, drept o unitate prin excelenţă tehnică, pregătită să execute în orice moment misiunile încredinţate, la standardele şi exigenţele NATO. Iar oamenii brigăzii sunt îndeobşte tineri, excelenţi profesionişti, educaţi şi dispuşi, în orice moment, la autodepăşire sub toate aspectele.

Următoarea etapă privind evoluţia unităţii constă în înzestrarea cu o nouă tehnică de luptă, compatibilă NATO. Întregul personal al brigăzii speră ca, prin reorganizările în curs de desfăşurare din categoria noastră de forţe şi prin îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare propuse, se va asigura modernizarea acestui gen de armă, necesar şi important, concomitent cu asigurarea compatibilităţii şi interoperabilităţii cu structuri similare din NATO. Iar acest proces ar fi bine să nu întârzie, nu de alta, dar, în acest moment, brigada reprezintă singura structură de apărare aeriană cu baza la sol din Forţele Aeriene!

La mulţi ani!

Căpitan Mircea BARAC ■

"Rachetiştii sunt exponenţii uneia dintre cele mai tehnice specialităţi militare. Pentru ei, lunile şi anii de pregătire asiduă îşi arată roadele în numai câteva secunde.

Cei care vă studiază cu atenţie istoria, aparent scurtă, dar plină de evenimente şi realizări, constată că a fi numărul unu a reprezentat pentru dumneavoastră mai mult decât un element de conjunctură.

Aţi fost prima mare unitate de rachete sol-aer din Armata României, prima structură care a participat la o aplicaţie internaţională de specialitate, aţi fost primii care aţi executat tragerile de luptă în străinătate, iar enumerarea poate continua.

Cunoscându-vă performanţele şi hotărârea cu care vă dedicaţi profesiei, precum şi idealurile care vă animă, sunt convins că viitorul va fi la înălţimea tradiţiei şi a exigenţelor ce vă stau în faţă.

Trăiţi, alături de bucuria aniversării, satisfacţia că eforturile dumneavoastră şi ale înaintaşilor sunt recunoscute la adevărata lor valoare. Înalta distincţie naţională care va înnobila, începând de azi, Drapelul de Luptă al Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer înseamnă confirmare, dar şi aşteptări tot mai mari".

Şeful Statului Major General,
amiral dr. Gheorghe Marin

Exerciţiu demonstrativ cu complexul de rachete sol-aer S-75 M3 VOLHOV

În vizită la muzeul Brigăzii

"Eforturile şi împlinirile înaintaşilor sunt continuate azi, în mod meritoriu, de dumneavoastră, cei care aţi ales să vă dedicaţi total, trup şi suflet, meseriei armelor.

Am ferma convingere că şi în continuare, prin promovarea valorilor şi competenţei autentice, veţi permanentiza un management performant al activităţilor astfel încât organizarea, planificarea şi conducerea forţelor şi mijloacelor să situeze instrucţia trupelor la nivelul standardelor şi exigenţelor NATO.

Respectul de care vă bucuraţi în cadrul Forţelor Aeriene se datorează coeziunii şi înaltului profesionalism de care aţi dat dovadă permanent".

(Extras din mesajul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, general-locotenent Constantin Croitoru)

Trecerea complexului de rachete sol-aer HAWK în poziţie de luptă

„În cei 35 de ani de existenţă, Brigada 1 Rachete Sol-Aer <<Nicolae Dăscălescu>> a parcurs, concomitent cu executarea serviciului de luptă pentru asigurarea integrităţii spaţiului aerian în zona de responsabilitate, etape importante privind planificarea şi executarea activităţilor de instruire. Tragerile executate an de an în poligon reprezintă încununarea eforturilor depuse de întregul personal în pregătirea practică, pentru îndeplinirea misiunii de luptă.

În acest an aniversar, Brigada 1 Rachete Sol-Aer se prezintă ca o structură militară în plin proces de transformare, pregătită să-şi îndeplinească misiunile şi să-şi continue realizările şi frumoasele tradiţii, în vederea asigurării capacităţii sale operaţionale, corespunzător nevoilor de apărare a ţării şi obligaţiilor ce ne revin ca membri ai Alianţei Nord-Atlantice".

Comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, general de brigadă Haralambie Oprea

Onor în pas de defilare

Participanţii la simpozionul "Consideraţii privind apărarea aeriană cu structuri GBAD"

Regimentul 11 Rachete Sol-Aer "Horea" – final de misiune

Data de 29 octombrie 2008 a marcat un nou moment "important şi necesar" al procesului de restructurare şi reorganizare a Forţelor Aeriene Române. Un proces relativ îndelungat, complex, care a presupus şi presupune consecvenţă, continuitate, multiple eforturi materiale şi intelectuale. A presupus şi presupune, totodată, exigenţă, înţelegere, renunţări şi, chiar "operaţii" mai dureroase.

După numeroase alte transformări, resubordonări şi desfiinţări care au avut loc în categoria noastră de forţe armate, acest sfârşit de octombrie a marcat trecerea în istorie a Regimentului 11 Rachete Sol-Aer "Horea", o unitate de referinţă a Forţelor Aeriene României.

Această mare unitate a făcut istorie în ultimii 68 de ani ai Armatei României. Încă de la înfiinţare, la 26 martie 1940, Grupul 11 Apărare contra Aeronavelor – cum se numea atunci – a primit misiuni de importanţă aparte în sistemul de apărare a ţării. Dispunând de forţe şi mijloace considerabile, de arme moderne, unitatea a asigurat, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, apărarea antiaeriană a Braşovului, oraş în care erau concentrate importante întreprinderi ale industriei româneşti.

Desigur, înzestrarea, organizarea, funcţionarea intimă ale acestei structuri au urmat traseele pe care timpul le-a impus întregii Armate Române. În perioada ce a urmat celui de-al Doilea Război Mondial, efectivul şi tehnica de luptă ale Divizionului 11 Artilerie Antiaeriană au făcut parte din Centrul de Instrucţie al Artileriei Antiaeriene, intrând într-o perioadă de reorganizare caracteristică unităţilor de apărare antiaeriană. La 1 iulie 1949, cadrele Centrului de Instrucţie şi ale Şcolii de Ofiţeri de Artilerie Antiaeriană au fost separate, în vederea înfiinţării Regimentului 11 Artilerie Antiaeriană.

O etapă distinctă din activitatea unităţii începe în momentul schimbării tehnicii de luptă şi dotării cu rachete sol-aer, operaţiune începută la data de 1 octombrie 1963 şi care va avea ca efect o transformare substanţială la toate nivelurile. Unitatea va fi denumită, din acel moment, Regimentul 11 Antiaerian Mixt. Data de 1 decembrie 1965 avea să marcheze începerea executării serviciului de luptă operativ cu toate forţele şi mijloacele pentru apărarea centrului de obiective Braşov.

În această perioadă are loc decorarea Drapelului de Luptă al unităţii cu Ordinul "Apărarea Patriei" clasa a II-a, la data de 22 decembrie 1972. Până în anul 1990, regimentul a executat un număr de 11 aplicaţii cu trageri de luptă în poligonul de la Ashuluk, de remarcat fiind calificativul "foarte bun" obţinut în anul 1974, calificativ care marchează primul rezultat de acest fel obţinut de către un regiment de rachete sol-aer din ţară.

După 1990, armata noastră, asemenea întregii societăţi româneşti, a intrat într-o amplă transformare. Mai timidă la început, dar tot mai accentuată în timp, tot mai profundă şi mai dinamică. Astfel se face că, în urma unor schimbări care s-au petrecut în domeniile politic, social, economic şi, nu în ultimul rând, militar, România a fost admisă în NATO, cea mai puternică organizaţie militară din lume. Transformare, integrare, profesionalizare interoperabilitate, restructurare etc. sunt doar câteva din conceptele în jurul cărora gravitează unităţile Forţelor Aeriene Române. A, şi să nu uităm de desfiinţare. Din păcate, Regimentul 11 Rachete Sol-Aer a intrat în zona de gravitaţie a acestui concept.

O strângere de mână...cu strângere de inimă între doi camarazi şi prieteni: colonelul Silviu Dimitriu, ultimul comandant al regimentului, şi şeful SMFA, generalul-locotenent Constantin Croitoru

O mare parte a cadrelor unităţii au trecut în rezervă

Desigur, Regimentul 11 Rachete Sol-Aer "Horea" a avut partea lui de contribuţie la bunul mers al lucrurilor în cadrul sistemului naţional de apărare aeriană a României. De acum, structurilor mari, somptuoase, din armata noastră le vor lua locul unele mai reduse cantitativ, dar mai mobile, mai flexibile, mai eficiente. Apte să asigure condiţiile interoperabilizării complete a structurilor noastre cu structurile similare din NATO, apte să garanteze îndeplinirea tuturor standardelor de integrare, într-o perioadă cât mai scurtă, în Alianţa Nord-Atlantică.

Cu condiţia ca aceste structuri să se şi înfiinţeze… la un moment dat.

Căpitan Mircea BARAC ■

REALIMENTAREA ÎN ZBOR

De-a lungul istoriei aviației, unul din deziderate a fost creșterea autonomiei de zbor a aeronavelor. Factorul limitator în realizarea unei autonomii de zbor cât mai mari a fost și rămâne capacitatea de combustibil care poate fi luată la bord, deși randamentul motoarelor de aviație a fost continuu îmbunătățit.
În cazul avioanelor militare, o soluție a fost și este utilizarea rezervoarelor suplimentare acroșate, dar care afectează calitățile aerodinamice și limitează încărcătura de luptă când sunt acroșate.

Perioada de pionierat a realimentării în zbor

În 1917, Alexandr P. de Severski, pilot în marina imperială rusă, a propus creșterea distanței de zbor a aeronavelor prin realimentarea acestora în timpul zborului. De Seversky a emigrat ulterior în Statele Unite, unde a ajuns inginer în Departamentul de război. În 1921, acesta a obținut primul brevet pentru realimentarea în zbor.

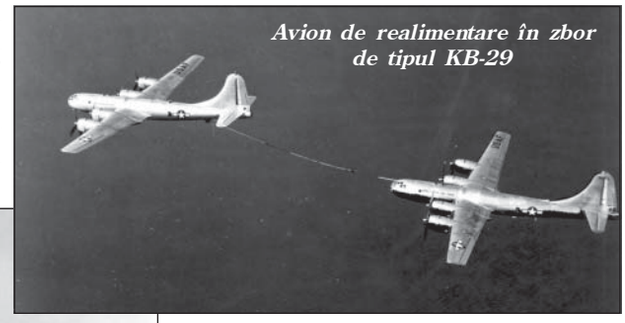
Primul transfer efectiv de combustibil de la o aeronavă la alta a avut loc în data de 12 noiembrie 1921, când acrobatul aerian Wesley May s-a cățărat de pe un avion Lincoln Standard pe un avion Curtiss JN-4, având în spinare un bidon de combustibil. Odată ajuns la avionul JN-4, a turnat combustibilul din bidon în rezervorul acestuia.

În 1923, armata Statelor Unite a început primele teste de realimentare la Rockwell Field, San Diego, California, prin coborârea unui furtun dintr-un avion pentru realimentarea altuia în zbor. În cursul testelor, un biplan DH-4, echipat ca avion-cisternă și având un furtun cu lungimea de 15 metri, dotat cu o supapă cu închidere rapidă, urma să zboare deasupra avionului de alimentat și să coboare acel furtun. Persoana din postul de pilotaj din spate al avionului receptor urma să apuce furtunul și să îl conecteze la avion. Dacă furtunul se desprindea, supapa urma să întrerupă debitul de carburant, prevenind împrăștierea acestuia peste avionul receptor.

Primul astfel de zbor s-a efectuat în data de 20 aprilie 1923. Avioanele au rămas cuplate 40 de minute, dar nu s-a efectuat intenționat transfer de combustibil. În lunile următoare s-au efectuat mai multe transferuri, iar începând din 27 iunie, piloții au încercat realizarea unor zboruri record de durată. În data de 27 august, folosind această tehnică, un DH-4 a stabilit 14 recorduri mondiale în cursul unui zbor care a durat peste 37 de ore.

În perioada următoare, realizarea de noi recorduri a continuat.

Procedeu de realimentare în zbor folosit în anul 1923



Avion de realimentare în zbor de tipul KB-29

Avionul Atlantic-Fokker X-2A "Question Mark" a stat în aer 7 zile neîntrerupt în ianuarie 1929, realimentându-se de 42 de ori în timpul zborului. Deoarece comunicațiile radio nu erau fiabile în acea vreme, piloții celor două avioane au comunicat prin bilete aruncate la sol, semnale luminoase, panouri de la sol și mici tăblii cărate în avioane. La nivelul lunii iunie 1930, recordul a atins 553 ore în zbor (care a necesitat 223 contacte pentru realimentare), iar în iulie recordul a ajuns la 647,5 ore, adică aproape 27 zile în aer. Piloții stăteau în cabinele lor strâmte timp de săptămâni fără a atinge solul, ocazional se cățărau pe schele speciale pentru a efectua lucrări de întreținere a motoarelor în timpul zborului.

În 1930, un comandant de escadrilă din cadrul Royal Air Force (RAF), Richard L.R. Atcherly, a pus la punct o metodă mai simplă și mai sigură, numită metoda furtunului cu buclă. La această metodă, avionul receptor tracta un cablu lung cu o ancoră cu "gheare de pisică" la capăt.

Avionul-cisternă tracta un cablu cu o greutate la capăt şi se apropia de avionul receptor din spate, dintr-o parte, determinând intersectarea şi contactul celor două cabluri. Avionul receptor strângea cablurile şi odată cu ele şi conducta de la avionul-cisternă. RAF a rafinat sistemul, adăugând la furtun un manşon, care determina crearea unei rezistenţe la înaintare, şi un sistem de asistare a desfăşurării conductei în zbor.

În 1934, Alan Cobham, din Marea Britanie, a înfiinţat firma Flight Refuelling Limited (FRL), cu scopul de a realiza sisteme de conectori pentru a transforma realimentarea în zbor într-o activitate de rutină şi avea în vedere avantajele potenţiale ale acesteia în aviaţia civilă (viitorul avea să demonstreze că s-a înşelat).

În perioada celui de-al Doilea Război Mondial, realimentarea în zbor nu a fost utilizată, deşi reprezentanţi ai FRL au sosit în 1942 în Statele Unite pentru a instala echipamente de realimentare pe un avion B-24 Liberator, utilizat ca avion-cisternă, şi un B-17 utilizat ca avion receptor. Oricum, avioanele utilizate în acea perioadă pentru misiuni la distanţe mari, precum B-29 Superfortress, dispuneau de o rezervă mare de combustibil intern, suficientă pentru misiunile pe care le aveau de efectuat, şi de aceea necesitatea utilizării operaţionale a realimentării în zbor nu a fost prioritară.

Evoluţia din timpul Războiului Rece

După sfârşitul războiului, au apărut primele bombardiere strategice echipate cu motoare aeroreactoare, care consumau mai mult combustibil decât motoarele cu piston.

De asemenea, în condiţiile declanşării Războiului Rece, aceste bombardiere trebuiau să acopere în zbor distanţe mult mai mari, iar sistemele de realimentare disponibile atunci nu erau corespunzătoare, neputând fi utilizate la viteze mari şi neputând transfera cantităţi mari de combustibil.

În 1948, generalul american Curtis LeMay a devenit comandantul Strategic Air Command (SAC) şi a făcut din realimentarea în zbor un ţel prioritar, dat fiind că în condiţiile escaladării Războiului Rece bombardierele strategice din subordinea sa trebuiau să fie capabile să zboare până către ţinte aflate adânc în teritoriul URSS şi înapoi.

Boeing a început testarea sistemului de realimentare cu braţ rigid, care consta dintr-o conductă cu diametru mare, echipată cu mici aripioare la capăt. Braţul era coborât de avionul-cisternă şi ghidat

Realimentarea în zbor a aeronavelor F-15

către un conector (priză de realimentare) din avionul receptor. Cu acest sistem se putea transfera combustibil la viteze mari şi la debite de şase ori mai mari decât cu sistemele utilizate până atunci. De asemeni, pentru avioanele receptoare s-au realizat sisteme de combustibil cu punct unic de realimentare.

Sistemul realizat de Boeing a fost repede adoptat de United States Air Force, care îl utilizează şi în prezent.

În Marea Britanie, FRL a dezvoltat un sistem care permitea şi avioanelor monoloc să fie realimentate în zbor. Acest sistem cu sondă şi manşon permitea unui avion echipat cu o sondă de realimentare să se cupleze cu un manşon (denumit în jargon şi "coş") situat la capătul furtunului de realimentare tractat în spatele unui avion-cisternă. FRL a realizat primul test cu acest sistem în data de 4 aprilie 1949.

Începând cu sfârşitul anilor '40, U.S. Air Force a început să introducă în serviciu avioane-cisternă derivate din avioane de bombardament sau de transport, rezultând modelele KB-29 şi KC-97. Cerinţele în creştere ale SAC au determinat achiziţia modelului Boeing KC-135 Stratotanker, avion-cisternă dedicat, dezvoltat din Boeing 707, care a intrat în serviciu în iunie 1957 şi se află şi astăzi în dotare. Air Mobility Command din cadrul USAF avea în aprilie 2008 în dotare 481 de avioane, iar Air National Guard încă 292. Între 1954 şi 1965 au fost produse 803 avioane KC-135 în diferite variante.

Prezent şi perspective

La exerciţiul româno-american "Sniper Lance 07" desfăşurat între 20 aprilie şi 4 mai 2007, pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, din judeţul Constanţa, au participat şi avioane-cisternă KC-135 din dotarea Aripii 100th ARW a Forţelor Aeriene Americane din Europa (USAFE), dislocată la baza aeriană RAF de la Mildenhall, în Marea Britanie, care au efectuat realimentări în zbor ale avioanelor F-15 deasupra teritoriului României.

Anterior, un avion de acelaşi tip vizitase acelaşi aerodrom în august 2001, cu ocazia RoIAS 2001.

KC-135 este utilizat şi de alte forţe aeriene, precum cele din Franţa, Singapore, Pakistan şi Turcia.

Forţele Aeriene Americane au utilizat multă vreme ambele sisteme, atât cel cu braţ rigid, cât şi cel cu sondă şi manşon. În cele din urmă, au optat pentru sistemul cu bară rigidă, iar U.S. Navy pentru cel cu sondă şi manşon. Inginerii U.S. Navy au realizat şi un sistem de realimentare între avioanele amice ("buddy"), care era de fapt un rezervor suplimentar acroşabil, dotat cu furtun şi manşon, şi care permitea realimentarea unui avion de acelaşi tip fără a fi nevoie de un avion-cisternă.

La începutul anilor '80 a intrat în serviciu avionul-cisternă KC-10 Extender, care avea la bază avionul de pasageri DC-10, şi care era echipat cu ambele sisteme de realimentare (un braţ rigid şi două furtunuri cu manşon), ceea ce permitea realimentarea simultană a

Tornado GR-4 – realimentare în zbor

avioanelor aparţinând atât USAF, cât şi US Navy.

Mai multe ţări au folosit sau folosesc avioane-cisternă obţinute prin transformarea avioanelor C-130 Hercules.

Statele Unite au folosit realimentarea în zbor în aproape toate conflictele în care forţele sale au fost implicate. Prima utilizare a avut loc în Războiul din Coreea, apoi în Războiul din Vietnam, în atacul contra Libiei, în Războiul din Golf, în conflictul din Iugoslavia şi în operaţiunile curente din Afganistan şi Irak.

Marea Britanie a folosit multă vreme

avioane-cisternă Handley Page Victor K.2, obţinute prin transformarea bombardierelor strategice cu acelaşi nume. Una din misiunile de răsunet ale acestora a fost în timpul Războiului din Malvine, din 1982, în operaţiunile "Black Buck". Prima dintre acestea, din data de 1 mai 1982, a implicat 14 avioane-cisternă Victor K.2 pentru alimentarea unui singur bombardier Avro Vulcan, decolat din insula Ascension pentru a bombarda pista aeroportului Port Stanley, din Malvine.

În 1993, avioanele Victor au fost înlocuite în Royal Air Force de avioane-cisternă obţinute din transformarea unor avioane de pasageri – L-1011 Tristar, convertit de Marshall Aerospace, şi VC10, convertit de British Aerospace, echipate pentru realimentarea oricărui tip de avion echipat cu sondă standard NATO.

Uniunea Sovietică a efectuat mai multe teste de realimentare în zbor, utilizând avioane-cisternă obţinute din transformarea bombardierelor Tu-4, Tu-16 sau M-4. Printre teste s-au numărat realimentarea unor avioane MiG-15 (sistemul Burlaki) sau alimentări între două avioane Tu-16 pe la capetele planurilor. Până la sfârşitul anilor '80, URSS nu şi-a pus problema utilizării operaţionale a

Aeronavă-cisternă de tipul A-330MRT, în timpul realimentării aeronavelor Eurofighter

IL-78 şi SU-30

realimentării în zbor. În anii '80, a fost realizat avionul-cisternă IL-78, obţinut prin transformarea avionului de transport militar IL-76, iar pe mai multe din tipurile de avioane de luptă care nu dispuneau iniţial de realimentare în zbor au fost instalate sonde de realimentare în zbor – MiG-29, Su-27, Su-24, MiG-31, în timp ce altele au fost concepute din start cu acest sistem (unele versiuni ale bombardierului Tu-95, Tu-160).

R.P. Chineză utilizează versiuni transformate în avioane-cisternă ale bombardierului H-6 (Tu-16 construit în China) pentru realimentarea avioanelor F-8II şi J-10 dotate cu sonde de realimentare.

În timpul Războiului Rece, utilizarea realimentării în zbor de către SUA era considerată o acţiune imperialistă, dar în condiţiile în care mai multe ţări, inclusiv foste comuniste, participă la misiuni internaţionale împreună cu forţe din NATO, necesitatea de a avea avioane echipate cu sonde sau prize de realimentare în zbor compatibile cu avioanele-cisternă ale Alianţei a devenit o necesitate, toate avioanele militare moderne (inclusiv avioane de transport militar) având din proiect prevăzute astfel de sisteme, iar pentru viitoarele avioane de luptă din majoritatea ţărilor prezenţa acestora este impusă în caietele de sarcini.

Avioanele-cisternă de ultimă generaţie sunt obţinute prin reproiectarea unor avioane de pasageri – Boeing 767 – rezultând KC-767 (achiziţionate de Italia şi Japonia), Airbus A310 (A310 MRTT pentru Luftwaffe în Germania) sau A330 (A330 MRTT – pentru Marea Britanie şi Australia).

În Statele Unite, A330MRTT (sub denumirea KC-30) şi KC767 s-au aflat în competiţie pentru viitorul avion-cisternă al USAF. Iniţial fusese selectat modelul KC-30 propus de Airbus şi Northrop Grumann sub denumirea KC-45, dar în urma contestaţiei firmei Boeing, decizia a fost anulată şi licitaţia a fost redeschisă în iulie 2008, solicitarea fiind apoi anulată în septembrie 2008.

Aceste avioane au ambele sisteme de realimentare, iar bara rigidă are comandă fly-by-wire, cu o mai bună controlabilitate, dispun şi de un sistem de atenuare a încărcării, asigură rate de transfer combustibil mai ridicate, iar sistemul de comandă a realimentării interfaţează cu sistemul de avionică al avionului-cisternă.

În noiembrie 2006, firma Boeing a demonstrat realimentarea unui avion fără pilot de la bordul unui avion-cisternă, iar în 2007 a fost demonstrată realimentarea autonomă (fără intervenţie pilot) a unui avion F-18 al NASA, fapte care deschid calea utilizării realimentării şi pentru aeronavele fără pilot.

KC-135 şi F-22

Ing. Dănuţ VLAD ■

ÎNCREDEREA ESTE MAREA PROVOCARE

Interviu cu consilierul comandantului pentru maiştri militari şi subofiţeri din Baza 86 Aeriană Feteşti – ***maistrul militar clasa I Constantin POPA****.*

– Domnule maistru, de când îndepliniţi funcţia de consilier al comandantului pentru maiştri militari şi subofiţeri?

– Am fost numit în iulie 2007. Anterior, am fost încadrat la Batalionul 865 Artilerie Antiaeriană.

– Procesul de selecţie s-a desfăşurat pe baza opţiunii personale. Ce v-a determinat să optaţi pentru această poziţie?

– Am avut destule momente în carieră când am simţit că se puteau face mai multe lucruri bune dacă ar fi existat o comunicare mai bună în cadrul instituţiei şi dacă la nivelurile de decizie s-ar fi cunoscut mai în detaliu viaţa de zi cu zi a subofiţerilor, la serviciu sau în particular. În poziţia în care mă aflu, cred că pot veni, pe de o parte, în sprijinul comandantului, informându-l despre problemele subordonaţilor, dar, mai ales, în sprijinul camarazilor pe care, cel puţin la nivel formal, deocamdată, îi reprezint.

– Ce vă recomandă pentru această funcţie?

– Tenacitatea… (zâmbeşte). Nu vreau să mă laud. De obicei, mă implic serios în ceea ce se petrece în jurul meu.

– Cunosc faptul că aţi absolvit studii superioare şi de master, dar într-o perioadă în care nu era la îndemâna oricui să facă acest lucru. Ce v-a determinat, la acel moment, să vă continuaţi studiile?

– Într-adevăr, am fost printre primii din zonă care au absolvit o facultate. Am avut şi nişte modele, câţiva colegi de promoţie… De ce am făcut-o? Am simţit că pot mai mult. Ştiţi cum este: omul cât trăieşte se dumireşte. Eu am vrut să mă dumiresc mai bine asupra lumii ăsteia în care trăim.

– Cum a fost începutul în această funcţie?

– Bazele aeriene sunt entităţi complexe şi cu anumite particularităţi: întindere mare ca suprafaţă, specialităţi militare multiple, dispersia personalului, bariere de comunicare, activităţi cu grad ridicat de risc. Trebuie să înţelegi ce face fiecare pentru a putea să iei o decizie corectă. În plus, a trebuit să mă fac vizibil printre cei cu care colaborez şi fără de care nu aş avea nici un spor: ofiţerii din comanda unităţii, şefii de compartimente, comandanţii de subunităţi.

– Este necesară instituţia consilierului comandantului pentru maiştri militari şi subofiţeri?

– Este necesară, mai ales în procesul de transformare pe care încă îl parcurgem. Lucrurile evoluează cu repeziciune, iar în unităţi există generaţii distincte de personal care au de înfruntat diferite provocări: restructurare, cerinţe din ce în ce mai mari ale funcţiilor, abilităţi tot mai diversificate, începând cu cele care privesc condiţia fizică, până la cele lingvistice şi de comunicare. În plus, mai sunt soldaţii şi gradaţii voluntari, care întâmpină probleme pe măsură ce se apropie vârsta limită. Sunt foarte multe de făcut.

– De exemplu?

– În primul rând, este vorba despre mentalitatate. Trebuie ca fiecare să-şi pregătească cu grijă cariera şi să fie la curent în permanenţă cu noile cerinţe. S-au dus vremurile când avansările se făceau pe promoţii, iar maiştrii şi subofiţerii aveau funcţii de la sergent major la adjutant şef. Fiecare trebuie să-şi stabilească obiective foarte clare în carieră şi să facă eforturi pentru a le atinge. Nu mai poţi evolua din inerţie, strecurându-te printre alţii. Vrei o pâine mai albă, trebuie să tragi pentru ea. Eşti soldat-gradat voluntar şi optezi pentru cariera de subofiţer? Atunci te duci la cursuri, după care e posibil să fii repartizat în altă garnizoană. Asta presupune sacrificii. Vrei funcţie mai mare? Îţi faci cursurile de carieră. Ştiu, mulţi se plâng că pierd bani la salariu pe timpul cursurilor. Să sperăm că se va reglementa într-o zi şi asta. Dar până atunci? E mai convenabil să pleci la limită de vârstă în grad decât să faci un curs de câteva luni de zile? Mai nou, la cursurile de carieră se dau teste de limba engleză. Trebuie să mai facem eforturi şi singuri pentru a ne dezvolta şi menţine abilităţile lingvistice care se cer în ziua de azi. Depinde de fiecare cât de preocupat este pentru ca mâine să poată promova pe o treaptă superioară a carierei. Nu mai este suficient să aşteptăm să ne trimită armata la şcoală şi să ne dea grade şi funcţii! De multe ori, nici comandanţii de subunităţi nu-şi stimulează subordonaţii să evolueze. Are om bun la avion sau la hangar, îl ţine acolo. De ce să pregăteşti un altul care să-i ia locul când ai deja unul? Şi uite aşa, şefii se schimbă, iar *maistru'* se trezeşte bătrân şi fără funcţie.

– În prezent, ce acţiuni concrete întreprindeţi în acest sens?

– O latură a activităţii mele vizează orientarea celor care vor să evolueze în carieră. Pe termen mediu, mi-am propus să asigur informarea oamenilor şi să găsesc mijloace prin care să întăresc spiritul de corp al subofiţerilor, să le cultiv sentimentul de mândrie că aparţin acestei categorii de personal militar, să-i ajut să-şi găsească locul şi rolul în cadrul sistemului, să-şi cunoască drepturile, obligaţiile şi să le îndeplinească cu profesionalism, ridicând standardul de pregătire. Însă, **marea provocare** pentru mine, personal, este să le câştig **încrederea**, nu atât în mine ca persoană, cât în instituţia consilierului comandantului pentru maiştri militari şi subofiţeri.

– Alte proiecte?

– Am iniţiat, împreună cu alţi colegi, un aşa-numit program de recreere şi refacere la nivelul unităţii, care are menirea de a îmbunătăţi viaţa socială a personalului. Garnizoana în care trăim este izolată şi nu oferă prea multe oportunităţi. Oamenii au nevoie şi de destindere. Dar, mai ales, au nevoie să vadă că face cineva ceva în folosul lor. Acesta este verbul zilei: **a face**. Identificăm oportunităţi de petrecere a timpului liber în facilităţile de refacere ale forţelor aeriene sau ale armatei. Organizăm excursii cu costuri cât mai mici. Am fost deja o dată la Braşov şi sperăm să mergem lunar. Comandantul a înţeles ce vrem şi ne-a sprijinit. Contează foarte mult să ai un comandant cu viziune asupra prezentului dar, mai ales, asupra viitorului. Să accepte iniţiative, idei noi şi să fie încrezător în echipa sa.

A consemnat,
maiorul Cristian POPOVICI ■

PROFESIONISTUL

Cred că şi datorită profesiei mele de militar, îmi place omul de acţiune, acela care este în permanentă lucrare. Pentru că un om care nu este în lucrare este în afara timpului. În plus, exişti atâta timp cât eşti în acţiune, în lucrare. Consider că omul trebuie să fie activ, dăruit acţiunii, chiar dacă greşeşte. Aşa l-am cunoscut eu pe domnul **locotenent-colonel Ion Gurgu**, şeful Biroului Poliţie Militară din Statul Major al Forţelor Aeriene, acum zece ani, când a venit în control pe linie de ordine, disciplină şi pază la unitatea militară de aviaţie din Cluj-Napoca, unde eram şef de stat major. Foarte autoritar, energic, hotărât, dornic de acţiune. „Nu sunt probleme, dar am găsit câteva nereguli", a ţinut să precizeze domnul maior la terminarea controlului. „Bine, vom încerca să rezolvăm acele nereguli constatate", am încercat eu să liniştesc lucrurile. „Nu, nu...acum, pe loc, le remediem. Nu plec de aici până când nu se rezolvă problemele", a insistat domnul maior, pe un ton autoritar. Şi am rezolvat situaţia împreună, foarte rapid.

Milităros, sobru, exigent, obiectiv, dar avea şi simţul umorului. Când începea „nea' Gurgu" să spună glume, poante şi bancuri, cu greu te mai puteai dezlipi de el. Ce mai..., un om de toată isprava. Cea mai mare parte a timpului a acordat-o asigurării condiţiilor optime de instruire şi pregătire de specialitate a comandanţilor subunităţilor şi subordonaţilor acestora din Poliţia Militară, cu accent preponderent pe activităţile specifice Poliţiei Militare şi respectarea strictă a regulamentelor şi instrucţiunilor în vigoare.

„Mi-am desfăşurat activitatea în patru garnizoane: Breaza, Piteşti, Craiova, Bucureşti. Am cunoscut locuri şi oameni din toată România, pentru că a trebuit să mă deplasez în toate garnizoanele unde erau unităţi de aviaţie, radiolocaţie şi artilerie antiaeriană. Consider că mi-am făcut datoria", mi-a spus domnul locotenent-colonel cu o voce tremurândă şi o privire visătoare.

„La ce vă gândiţi acum?". „Mă şi văd în căsuţa mea de pe malul Oltului, admirând frumuseţea şi gingăşia florilor de cireşi, meri, pruni, îmbătându-mă de mireasma acestora şi privind la apusul soarelui de pe prispa casei". „Şi, probabil, că o să vă scrieţi amintirile... Apropo, aţi scris ceva, pentru că sensibilitatea trăirilor...", am încercat eu să prelungesc, oarecum, transa spirituală care ne învăluise pe amândoi. „Da... am scris chiar şi poezii, dar în tinereţe. Am activat la cenaclurile literare *Aripi* şi *Luceafărul*, din Craiova. Am participat la câteva concursuri de poezie, am luat şi nişte premii. Îmi aduc aminte, acum, de învăţătorul meu din comuna Scundu, jud. Vâlcea, domnul Gheorghe Văduva, care mi-a desluşit taina literelor şi a cuvântului, precum şi de profesoara de limba şi literatura română, doamna Constanţa Tudoran, care mi-a descoperit misterul mirific al poeziei. Amândurora, doresc să le mulţumesc din suflet".

Mai rar ai ocazia să întâlneşti un astfel de om, cu o sensibilitate aparte, care să pună suflet şi pasiune în tot ce face, care să fie exigent, tenace, direct, dar în acelaşi timp răbdător, înţelegător, fără resentimente şi alte răutăţi.

La mulţi ani, domnule locotenent-colonel, şi *"CER SENIN"* pentru toată viaţa!

Dumnezeu să vă dea sănătate şi fericire!

Căpitan-comandor
Ştefan POPA ■

Roţile lumii

Nu-mi pasă de roţile
pe care lunecă lumea
prieteni, nu e nimeni
să oprească vântul şi fuga
nebună a lumii?

Nu-mi pasă,
sunt atât de aproape de stele
şi chipul priveşte în adâncuri,
în nefiinţă.

Picioarele se afundă în nisip,
şi eu desăvârşesc cercul
care se închide mereu,
cercul în care mi-am pus sufletul,
gândurile, speranţele, singurătăţile mele
care ard în noaptea mea,
în întunericul meu.

De aceea prieteni,
Nu-mi pasă de roţile,
Care se învârtesc,
Care ne poartă spre o nouă tăcere.

Locotenent-colonel
Ion GURGU ■

Sportul şi aeronautica

În perioada 14–21.08.2008, lotul sportiv reprezentativ al Forţelor Aeriene Române a participat la ***Campionatul mondial militar de pentatlon aeronautic***, care s-a desfăşurat în localitatea Tikkakoski, Finlanda. A fost prima participare românească la o competiţie care a ajuns la ediţia cu numărul 51, o competiţie de tradiţie pentru ţările nordice, care organizează inclusiv un campionat regional de pentatlon aeronautic. Trebuie menţionat faptul că este o competiţie specifică militarilor din forţele aeriene, deoarece probele au fost imaginate astfel încât să fie acoperită sfera calităţilor motrice, a deprinderilor şi priceperilor aplicativ-utilitare şi specifice necesare pentru executarea misiunilor aviaţiei militare, iar participarea este definită prin regulamentul concursului numai pentru sportivii din forţele aeriene.

Aflat într-o competiţie deosebit de dificilă, atât prin complexitatea probelor, cât şi prin valoarea adversarilor (Finlanda, Brazilia, Spania, Suedia, Cehia etc.), lotul sportiv al Forţelor Aeriene Române a ocupat locul 7 în clasamentul pe echipe, obţinând în clasamentul individual pe probe câteva rezultate deosebite, astfel: locul I la pista cu obstacole tip C.I.S.M. **(caporal Daniel Bădicel),** al treilea rezultat la orientare **(maistru militar clasa a IV-a Ion Pupăză),** locul 5 la tir **(maistru militar clasa a V-a Dragoş Jipa),** locul 19 la proba utilitar-aplicativă şi locul 20 la scrimă **(maistru militar clasa a V-a Dragoş Checheriţă).**

Echipa Forţelor Aeriene Române a fost compusă din: **maior Ilie Scurtu,** şeful misiunii (U.M. nr. 01835 Bucureşti); **căpitan Marius Ştefan,** căpitan de echipă (U.M. nr. 01961 Bucureşti); **plutonier adjutant Mihai Albu,** antrenor (U.M. nr. 01835 Bucureşti); sportivi: **căpitan Augustin Iacob** (U.M. nr. 01912 Feteşti), **maistru militar clasa a IV-a Ion Pupăză** (U.M. nr. 01896 Bucureşti), **maistru militar clasa a IV-a Călin Dânşorean** (U.M. nr. 01824 Turda), **maistru militar clasa a V-a Nicolae Tiutiu** (U.M. nr. 01812 Bucureşti), **maistru militar clasa a V-a Dragoş Checheriţă** (U.M. nr. 01969 Câmpia Turzii), **maistru militar clasa a V-a Dragoş Jipa** (U.M. nr. 01895 Bucureşti), **caporal Daniel Bădicel** (U.M. nr. 01858 Braşov).

Orientare spre podium

În perioada 21–28.08.2008, la Predeal, s-a desfăşurat cea de-a doua ediţie a *Concursului militar internaţional de orientare* organizat de către Secţia educaţie fizică din Statul Major General. Competiţia a fost deosebit de reuşită, organizatorii reuşind să valorifice toate aspectele indispensabile unei reţete de succes, fiind demne de remarcat organizarea logistică ireproşabilă, nivelul tehnic ridicat şi valoarea sportivilor care au concurat.

Evenimentul sportiv a reunit echipele militare reprezentative ale României, Poloniei, Turciei, Lituaniei, Olandei şi Belgiei şi a debutat cu un stagiu de pregătire care a constituit pentru concurenţii străini o modalitate eficientă de adaptare la specificul competiţiei, raportat la condiţiile de climă, relief, vegetaţie etc.

Orientarea pe distanţă medie s-a desfăşurat la Predeal, iar pe distanţă lungă la Poiana Pinului, în apropiere de Buzău, şi au constat în trasee variate şi dificile, care au solicitat din partea competitorilor un registru tehnico-tactic variat, dar şi un efort fizic şi psihic la limita adaptabilităţii.

În final, clasamentul pe echipe a consfinţit următoarea ierarhie: locul I – Polonia, locul al II-lea – România, locul al III-lea – Turcia.

Pentru echipa reprezentativă a României au concurat şi doi orientarişti de vârf din Forţele Aeriene, **maistrul militar clasa a II-a Iosif Saroşi** (U.M. nr. 01969 Câmpia Turzii) şi **maistrul militar clasa a IV-a Ion Pupăză** (U.M. nr. 01896 Bucureşti) care prin rezultatele obţinute au contribuit la clasarea pe podium, oferind o surpriză deosebită prin maistrul militar Pupăză, care şi-a depăşit performanţele anterioare şi a fost, sub aspect valoric, al doilea sportiv care a punctat pentru România.

Supravieţuirea – inteligenţă şi atitudine pozitivă

În perioada 14–20.09.2008, lotul sportiv reprezentativ al Forţelor Aeriene a participat la competiţia internaţională „*Survival run*", care s-a desfăşurat în localitatea Assen, Olanda. Competiţia se bucură de o largă participare în Olanda, deoarece *alergarea de supravieţuire* este un veritabil sport naţional, iar pentru militarii olandezi constituie o componentă importantă a antrenamentului fizic. A impresionat participarea deosebită la categoria concurenţi civili, unde au fost peste 1.000 de sportivi care au abordat cursa, cu vârste cuprinse între 14 şi 70 de ani.

Traseul de concurs a cuprins 43 de obstacole pe distanţa de 13 km, necesitând o pregătire psihică şi fizică deosebită, fiecare obstacol presupunând un consum energetic la limita adaptabilităţii. Pentru parcurgerea traseului, sportivii au executat orientare în teren necunoscut, căţărare pe frânghie, înot prin canale şi mlaştini, căţărare pe plase şi sub plase la înălţime, târâre, traversări pe funie, cu funicularul sau pe poduri improvizate, transport şi aruncare de greutăţi.

În afara echipei ţării gazdă – Olanda, la secţiunea militară au mai participat echipe din România, Germania, Belgia, Ungaria, Franţa şi Slovenia, în total 7 echipe. Lotul sportiv al Forţelor Aeriene Române a participat pentru a doua oară la această competiţie, reuşind anul acesta să valorifice experienţa câştigată prin participarea din 2007 şi să ocupe locul al III-lea în clasamentul pe echipe.

Echipa Forţelor Aeriene Române a fost compusă din: **maior Ilie Scurtu,** şeful misiunii (U.M. nr. 01835 Bucureşti); **căpitan Marius Ştefan,** căpitan de echipă (U.M. nr. 01961 Bucureşti); sportivi: **căpitan Augustin Iacob** (U.M. nr. 01912 Feteşti), **plutonier Virgil Otvoş** (U.M. nr. 01835 Bucureşti), **maistru militar clasa a IV-a Ion Pupăză** (U.M. nr. 01896 Bucureşti), **maistru militar clasa a IV-a Monica Semco** (U.M. nr. 01961 Bucureşti), **maistru militar clasa a V-a Dragoş Checheriţă** (U.M. nr. 01969 Câmpia Turzii), **maistru militar clasa a V-a Dragoş Jipa** (U.M. nr. 01895 Bucureşti), **caporal Daniel Bădicel** (U.M. nr. 01858 Braşov), **caporal Vasile Costiuc** şi **fruntaş Marius Costiuc** (U.M. nr. 01824 Turda), **soldat Cristian Bor** (U.M. nr. 01969 Câmpia Turzii); **plutonier major Marian Diniţă,** şofer.

Mingea la fileu

În perioada 01–06.09.2008, la Predeal, s-a desfăşurat finala *Campionatului militar de tenis*, la care au participat echipe reprezentative ale Statului Major General, Statului Major al Forţelor Aeriene, Statului Major al Forţelor Navale, Comandamentului Logistic Întrunit, Comandamentului Comunicaţiilor şi Informaticii, Diviziilor 1 şi 4 şi Universităţii Naţionale de Apărare.

Din echipa Forţelor Aeriene au concurat la individual **căpitan-comandorul Petrişor Chibulcuteanu** (U.M. nr. 01838 Boboc) şi **căpitan-comandorul Ionel Pilat** (U.M. nr. 01969 Câmpia Turzii), ambii capi de serie pe un tablou de concurs care i-ar fi pus faţă în faţă doar în finală. Chibulcuteanu, campionul *en-titre*, a fost învins în faza sferturilor de finală într-un meci mult mai strâns decât îl arată scorul (2–6, 5–7), după un joc în care au etalat acurateţea tehnică şi capacitatea de a schimba registrul tactic în cel de-al doilea set, în care doar şansa i-a lipsit pentru a întoarce rezultatul în favoarea lui. Pilat, beneficiar al unui culoar favorabil, cu adversari facili pe traseu, care nu au reuşit să-i pună probleme, a urcat până în finala turneului, unde s-a înclinat în două seturi în faţa unui adversar cu un joc precis, regulat şi care nu a riscat aproape nimic. Cu toate că a luat jocul pe cont propriu şi a reuşit să impună ritmul, jucătorul nostru a comis prea multe greşeli neforţate şi nu a reuşit să găsească o soluţie pentru lovitura *slice de rever* a adversarului, care i-a întors aproape toate mingile în teren. A fost un meci spectaculos, în care apărarea a avut câştig de cauză în faţa atacului.

Competiţia pe echipe a fost organizată pe două grupe, având capi de serie echipa S.M.F.A., campioană *en-titre*, şi echipa Diviziei 4, finalista anului 2007. În faza grupelor am depăşit fără emoţii echipele S.M.G., S.M.F.N. şi U.N.Ap., pentru ca în finală să cedăm în faţa echipei Diviziei 4, întâlnire în care, după ce am pierdut primul meci de simplu, am sperat la dublu, fără a reuşi însă să întoarcem rezultatul. Echipa Forţelor Aeriene a fost compusă din: **căpitan-comandor Petrişor Chibulcuteanu** (U.M. nr. 01838 Boboc), **căpitan-comandor Ionel Pilat** (U.M. nr. 01969 Câmpia Turzii), **locotenent-colonel Emilian Stan** (U.M. nr. 01835 Bucureşti), **maior Ilie Scurtu** (U.M. nr. 01835 Bucureşti), **plutonier major Adelin Voicu** (U.M. nr. 01961 Bucureşti) şi **căpitan Marius Mîrzac** (U.M. nr. 01829 Bucureşti).

Pagini realizate de căpitan-comandor Ştefan POPA şi maior Ilie SCURTU ■

ARPIA – Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii

BILANŢUL MAJORATULUI

– Interviu cu generalul Iosif Rus, preşedintele ARPIA –

– Domnule general, ARPIA a împlinit anul acesta 18 ani de la înfiinţare. Vă rog să prezentaţi în câteva cuvinte, pentru cititorii noştri mai puţin familiarizaţi cu fenomenul aeronautic, organizaţia pe care o conduceţi.

– Într-adevăr, anul acesta, mai exact pe 19 mai, asociaţia noastră a împlinit 18 ani, o vârstă care conferă oricărei organizaţii continuitate, stabilitate, maturitate. Privind evoluţia sa organizatorică, istoric şi juridic, ARPIA este continuatoarea Asociaţiei Române pentru Propaganda Aviaţiei (ARPA), creată în 20 ianuarie 1927, din iniţiativa unor personalităţi ale vieţii politice, oameni de afaceri, aviatori în activitate şi în rezervă.

În prezent, ARPIA este o organizaţie autonomă, apolitică, persoană juridică de drept privat, fără scop patrimonial, non-profit, cu caracter cultural-ştiinţific, istoric şi componente profesionale, deschisă iubitorilor aeronauticii indiferent de studii, profesie, etnie, stare socială sau apartenenţă politică, formând astfel, "Aripile în Rezervă" ale aeronauticii române. Se poate afilia şi colabora cu organisme similare din ţară, din Europa sau din alte continente.

Relaţiile instituţionale au făcut ca ARPIA să fie considerată ca un organism ce face parte din structurile asociate Ministerului Apărării şi să fie susţinută de acesta, în diferite acţiuni, în special prin intermediul Statului Major al Forţelor Aeriene.

– Concret, care este scopul acestei asociaţii?

– Raţionamentul înfiinţării şi funcţionării ARPIA este promovarea spiritului aeronautic şi coordonarea activităţilor de informare şi răspândire a cunoştinţelor despre aeronautica naţională şi mondială, propaganda şi susţinerea fenomenului aeronautic, a manifestărilor ce privesc istoria, construcţiile aviatice şi arta zborului, orientarea profesională a tineretului şi implicarea lui în domeniu.

Aceste deziderate se realizează prin atragerea tuturor categoriilor de oameni la evenimentele aeronautice (mitinguri, demonstraţii, concursuri sportive etc.), desfăşurate în ţară sau în străinătate, sprijinirea muzeelor pentru identificarea, colectarea şi donarea materialelor specifice, constituirea fondului de documentare şi elaborarea tematicilor pentru expoziţii.

De asemenea, asigurăm informarea permanentă privind condiţiile de viaţă ale membrilor aflaţi în activitate, rezervă sau retragere şi sprijinirea lor, colaborăm cu asociaţii, fundaţii şi organisme din ţară şi străinătate privind schimbul de informaţii din aeronautică, urmărim evoluţiile în cercetare, producţie şi zbor şi promovăm imaginea Forţelor Aeriene şi a diferitelor categorii de aviaţie din România.

– Cum este organizată asociaţia din punct de vedere structural?

– La nivel naţional, ARPIA dispune de o structură centrală, în Bucureşti, şi 16 filiale. Dintre acestea, 12 filiale funcţionează în ţară, trei filiale se află în curs de constituire, iar o filială funcţionează la Torino, Italia. În toate aceste structuri există înscrişi în acest moment un număr de peste 1.600 de membri.

Echipa managerială se compune din preşedinte, prim-vicepreşedinte, doi vicepreşedinţi, secretar general, contabil, trezorier şi consilieri. Pentru conducerea curentă este constituit un Birou Executiv, iar pentru diferite controale se constituie o Comisie de Cenzori.

– Ce ne puteţi spune despre colaborarea cu asociaţii similare din alte ţări?

– Din data de 06 octombrie 2006, ARPIA este membru cu drepturi depline în EPAA (European Partnership of the Aeronautic Associations – Parteneriatul European al Asociaţiilor Aeronautice).

Sunt realizate, astfel, legături de colaborare cu asociaţiile aviatorilor membre EPAA din Belgia, Bulgaria, Cehia, Franţa, Germania, Italia sau Slovacia şi parţial cu cele invitate: Olanda, Austria, Polonia şi Ungaria. Avem însă în vedere dezvoltarea relaţiilor de colaborare şi cu alte asociaţii membre EPAA, cum ar fi Polonia sau Grecia.

Prima participare a ARPIA, în calitate de membru cu drepturi depline al EPAA, s-a făcut la sesiunea anuală a Consiliului Director al EPAA din 21–23 iunie 2007, la Paris, Franţa cu o delegaţie formată din 3 persoane.

Din colaborările bilaterale şi întâlnirile cu asociaţiile membre EPAA a reieşit ca necesară dezbaterea, în cadrul filialelor, a unor subiecte de genul: Etica profesională militară în aeronautică; Transformarea Forţelor Aeriene – evoluţii şi perspective; Forţele Aeriene şi Europa – provocări viitoare ş.a.

Pentru 2008, evenimentul anului a fost reprezentat de Simpozionul Internaţional organizat la Paris, între 09–10 octombrie, ce a avut ca temă **Forţele Aeriene şi Europa, provocări viitoare**. Din România a fost invitată o delegaţie formată din 8–10 persoane (moderatori, vorbitori, participanţi şi asistenţi).

– Vă rog să ne prezentaţi, domnule general, reperele anului 2008 din perspectiva ARPIA?

– În evoluţia sa în cursul anului 2008, ARPIA se remarcă prin parcurgerea mai multor etape, destul de importante sub aspect organizatoric, relaţional, instituţional şi profesional.

Astfel, în baza programului de perspectivă şi a măsurilor aprobate de Adunarea Generală din 2004 (echivalent cu o Conferinţă Naţională), care a dezbătut principalele sarcini pentru perioada 2004–2008, Consiliul Director şi Biroul Executiv Central au promovat acţiuni de substanţă privind aplicarea noului statut prin pregătirea, dezvoltarea organizatorică şi susţinerea înscrierii filialelor la judecătoriile teritoriale şi obţinerea calităţii de personalitate juridică.

Un efort deosebit a fost reprezentat de acţiunile desfăşurate de ARPIA pentru sărbătorirea Zilei Aviaţiei şi a Forţelor Aeriene.

De asemenea, manifestările ocazionate de împlinirea a 55 de ani de aviaţie militară la Timişoara au adus în actualitate trăiri, momente şi evenimente emoţionante pentru cei care au lucrat şi încă mai sunt salariaţi ai unităţilor militare din oraşul de pe Bega şi Giarmata, cândva unul din pilonii de bază ai aviaţiei militare române.

Nu în ultimul rând, aş remarca acţiunile de comemorare a lui Aurel Vlaicu – 95 de ani de la încercarea sa de a trece în zbor Carpaţii – şi sărbătorirea a 90 de ani de la Marele Act al Unirii Ţărilor Române, eveniment marcat simbolic de zborul locotenentului Vasile Niculescu, cel care a avut onoarea de a duce în zbor Mesajul Unirii, din Moldova la Blaj.

– Vă mulţumim frumos, domnule general, şi vă rog să acceptaţi, în numele redacţiei *"CER SENIN"*, un sincer LA MULŢI ANI! organizaţiei pe care o conduceţi.

Căpitan Mircea BARAC ■

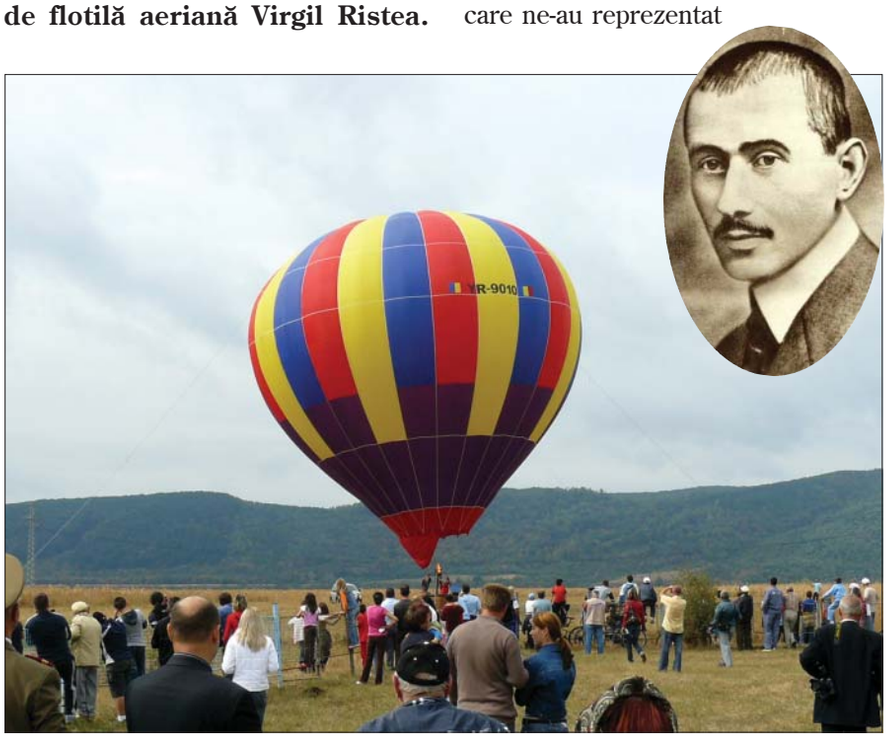
Zborul – un vis împlinit

În urmă cu 95 de ani, pe câmpia de la Băneşti, avea să-şi încheie aventura temerară – un vis care l-a frământat permanent, acela de a zbura prin mijloace proprii – cel care avea să fie numit "întemeietorul aviaţiei militare din România", **inginerul Aurel Vlaicu.**

Ucenicii săi – continuatori ai dorinţei de a înfrânge puterile cerului, aviatori ai prezentului – şi-au adus aminte din nou de cel care i-a inspirat de atâtea ori în misiunile de zbor executate.

În cadrul unor manifestări special dedicate acestui eveniment, care a inclus şi o expoziţie de fotografie cu titlul "Zborul – un vis împlinit", organizată la Muzeul Militar Naţional, în perioada 10–30 septembrie, Forţele Aeriene Române au comemorat viaţa, activitatea şi năzuinţele aviatorului pionier.

Astfel, zeci de turişti au participat, pe 13 septembrie a.c., la Monumentul de la Băneşti, la onorul adus inginerului-inventator Aurel Vlaicu. Pe lângă aceştia, am reţinut şi prezenţa localnicilor, a elevilor, autorităţilor locale şi judeţene, dar şi a delegaţiei Statului Major al Forţelor Aeriene, conduse de **generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea.**



"Întemeietorul aviaţiei militare româneşti, prin încercarea măreaţă de a traversa Carpaţii, şi-a pierdut viaţa aici, la Băneşti, în urmă cu 95 de ani, hotărând parcă singur locul pentru odihna veşnică. Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene se numeşte <<Aurel Vlaicu>>. Noi, aviatorii, suntem emoţionaţi la rostirea acestui nume şi considerăm că suntem o naţiune fericită pentru că avem oameni care ne-au reprezentat cu brio în domeniul aviaţiei", a declarat şeful delegaţiei militare la deschiderea manifestărilor.

Deşi condiţiile climatice nu au fost prielnice, şase elicoptere IAR-330 SOCAT de la Baza 90 Transport Aerian Otopeni au survolat zona în care se află monumentul, în semn de cinstire a memoriei temerarului aviator. Cei mai încântaţi de toată demonstraţia aeriană au fost copiii, care au rămas impresionaţi de spectacolul oferit de piloţi.

Un fapt inedit a fost oferit de prezenţa la eveniment a celui mai vârstnic dintre aviatori, generalul (r) Ion Dicezare, primul dintre temerarii zborului care a organizat manifestări în memoria inventatorului, la Băneşti, încă din anul 1982. "Să păstrăm memoria lui Aurel Vlaicu aşa cum şi-a dorit-o mereu. Doar un român care a vrut să zboare şi a reuşit, doar un inginer care a demonstrat că voinţa, ambiţia şi talentul pot depăşi bariera resurselor materiale", au fost cuvintele acestuia, cuvinte ce au creat o stare de vie emoţie în rândul participanţilor.

În aceste vremuri, de supertehnologizare, de confort digital, completate de un feed-back informaţional teribil, nu strică să rememorăm etapele care au dus la atingerea acestui nivel, să redescoperim bazele piramidei aviaţiei militare, şi nu numai, spre vârful căreia ne îndreptăm. Undeva acolo, la sursă, stă mândru Aurel Vlaicu. E bine să nu uităm acest lucru. Nici după 95 de ani.

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

Regimentul 70 Geniu de Aviaţie

70 DE ANI ÎN SLUJBA ARIPILOR ROMÂNEŞTI

Sărbătoare de suflet la Regimentul 70 Geniu de Aviaţie: vineri, 31 octombrie 2008, s-au sărbătorit 70 de ani de la înfiinţarea acestei importante entităţi militare din structura categoriei noastre de forţe armate. 70 de ani în frontul datoriei şi onoarei. 70 de ani de împliniri, deveniri şi glorioase tradiţii. Zi de revederi emoţionante între camarazi din generaţii diferite, zi de aduceri aminte, zi de bilanţ, zi de îndrăzneţe prospecţiuni de viitor.

La ceremonialul militar organizat pe platoul unităţii de la marginea Pantelimonului au fost prezenţi oaspeţi de seamă, printre aceştia regăsindu-se consilierul prezidenţial **Constantin Degeratu**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, locţiitorul şefului Statului Major General, **generalul-locotenent dr. Mihail Orzeaţă,** sau locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior Ion Ştefan**.

Cu această ocazie, a fost decorat, prin decret prezidenţial, Drapelul de Luptă al unităţii, cu Ordinul "Virtutea Aeronautică" cu însemne de pace în grad de cavaler. Totodată, liderul Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Croitoru, a conferit Regimentului 70 Geniu de Aviaţie "Emblema de onoare a Forţelor Aeriene".

"Eveniment cu profunde semnificaţii, festivitatea de azi reprezintă o recunoaştere a devenirii în timp a acestei unităţi, a rezultatelor remarcabile obţinute de dumneavoastră, de către întregul personal al regimentului, în îndeplinirea misiunilor specifice şi ca urmare a calificativelor foarte bune primite în procesul de pregătire complexă.

Pentru eforturile depuse, doresc să vă mulţumesc dumneavoastră, militarilor şi personalului civil din Regimentul 70 Geniu de Aviaţie, îndeosebi celor care aţi acţionat sub drapel, în afara ţării, acolo unde aţi fost apreciaţi pentru buna pregătire profesională, dăruirea şi îndeplinirea cu succes a misiunilor, contribuind efectiv la promovarea imaginii ţării noastre în lume şi la confirmarea calităţii sale de membră a Alianţei Nord-Atlantice şi a Uniunii Europene".

(Extras din mesajul domnului **Traian BĂSESCU**, preşedintele României, adresat Regimentului 70 Geniu de Aviaţie la aniversarea a 70 de ani de la înfiinţare)

Trecut – cu nimb de istorie şi eroism

Înmânarea Drapelului de Luptă al unităţii, la data de 10 mai 1939, de însuşi regele Carol al II-lea al României, confirmă rolul deosebit de important al unei astfel de structuri în cadrul aviaţiei militare. Astfel, la data înfiinţării, Regimentul de Geniu Aeronautic era în măsură să execute atât misiuni de construire, amenajare şi reparaţie aerodromuri, hangare, puncte de conducere zbor, depozite de aviaţie, drumuri şi poduri, cât şi misiuni de protecţie a navigaţiei aeriene sau de asigurare topografică.

Participarea, în timpul celui de al Doilea Război Mondial, la Campania din Est, dar şi în războiul antihitlerist, în care a asigurat din punct de vedere genistic acţiunile de luptă ale Corpului 1 Aerian Român în Transilvania, Ungaria şi Cehoslovacia alături de aviatori şi de celelalte forţe combatante româneşti, a făcut ca geniştii Regimentului 70 să contribuie la scrierea a noi pagini de glorie şi eroism în cartea de tradiţii a Armatei, unii dintre ei plătind chiar cu viaţa îndeplinirea fără şovăire a datoriei lor de onoare.

Demn de remarcat este faptul că, de-a lungul existenţei sale, Regimentul 70 Geniu de Aviaţie s-a făcut remarcat şi în misiuni în sprijinul societăţii civile. Astfel, construirea căii ferate Tecuci–Sighetul Marmaţiei, amenajarea canalelor Dunăre – Marea Neagră sau Dunăre – Bucureşti, amenajarea râului Dâmboviţa sau a unor pasaje ale Capitalei au beneficiat de aportul specialiştilor acestei unităţi.

Caracterul şi spiritul de sacrificiu ale geniştilor de aviaţie au ieşit în evidenţă prin eforturile depuse fără şovăire pentru înlăturarea urmărilor secetei din anul 1947, pentru înlăturarea efectelor cutremurului din 1977 sau prin sprijinirea populaţiei afectate în urma inundaţiilor.

Generalul-locotenent dr. Mihail Orzeaţă, locţiitorul şefului SMG, decorează Drapelul de Luptă

Prezent – sub semnul exigenţelor NATO

Consecvent menirii sale, câştigând an de an o valoroasă experienţă pe frontul conceperii, construirii, întreţinerii şi modernizării edificiilor necesare desfăşurării în condiţii optime a activităţilor de zbor şi nu numai, Regimentul 70 Geniu de Aviaţie şi-a făcut un titlu de onoare şi

Expoziţie de tehnică

"Aniversarea a 70 de ani de la înfiinţarea Regimentului de Geniu Aeronautic îmi oferă plăcuta ocazie de a adresa harnicului şi talentatului personal al acestei importante structuri a Forţelor Aeriene un cald salut camaraderesc, sincere felicitări, urări de bine, sănătate şi prosperitate!

Prin tot ceea ce aţi realizat de-a lungul timpului în folosul Forţelor Aeriene şi, implicit în slujba ţării, aţi demonstrat că sunteţi oameni de nădejde ai categoriei noastre de forţe, specialişti de marcă în domeniul dumneavoastră de activitate, un braţ de sprijin pe care se poate conta oricând. Abnegaţia şi spiritul de sacrificiu pe care le abordaţi pentru îndeplinirea sarcinilor încredinţate denotă caracterul deosebit al oamenilor luaţi individual dar, şi mai important, forţa şi coeziunea colectivului din care faceţi parte.

Am dorit să evidenţiez, cu acest prilej, faptele de arme ale dumneavoastră şi ale înaintaşilor dumneavoastră şi să îmi exprim, încă o dată, sentimentele de apreciere pentru efortul depus în îndeplinirea misiunilor încredinţate".

Şeful Statului Major
al Forţelor Aeriene,
general-locotenent
Constantin CROITORU

mândrie din executarea la timp şi de bună calitate a obiectivelor încredinţate.

Lucrările de autentică amploare şi deosebită complexitate la pistele de decolare-aterizare, hangare, spaţiile de mentenanţă, la punctele de comandă, de conducere a zborurilor, la clădirile din toate structurile categoriei noastre de forţe, la Centrul de recuperare fizică şi psihomedicală pentru piloţii militari, la infrastructurile necesare misiunilor Alianţei pe teritoriul naţional, contribuţia cu specialişti la misiuni externe, chibzuinţa cu care au folosit fondurile alocate se bucură de unanimă apreciere din partea întregului personal al Forţelor Aeriene.

Răspunzând cerinţelor impuse de noul statut al ţării noastre şi din dorinţa de integrare în structurile europene şi euroatlantice, în anii '90, personal aparţinând unităţii a participat la misiuni umanitare şi de menţinere a păcii în Somalia, Angola, Bosnia-Herţegovina, Irak sau Afganistan. De asemenea, ofiţeri din cadrul regimentului au participat la schimburi de experienţă cu trupe de geniu de aviaţie din Rusia, Franţa şi Germania.

Generalul-locotenent Constantin Croitoru, liderul Forţelor Aeriene, în dialog cu un membru al grupului EOD

În etapa următoare, obiectivul principal al regimentului este acela de îmbunătăţire continuă a pregătirii profesionale şi de perfecţionare şi modernizare a tehnicii, pentru a crea condiţii favorabile menţinerii capacităţii de acţiune a Forţelor Aeriene, intrării în luptă la timp şi cu eficienţă maximă a structurilor combatante şi asigurării unei protecţii corespunzătoare dispozitivelor tactice.

REPERE ISTORICE

01 noiembrie 1938. Prin **Înalt Decret Regal numărul 3578 din 03.10.1938** se înfiinţează **Regimentul Geniu-Aero, în cazarma "Marele Voievod de Alba Iulia",** situată pe platoul Cotrocenilor;

08 aprilie 1939. În **Marea Sală a Tronului din Palatul Peleş, regele Carol al II-lea** ţintuieşte primul **Drapel de Luptă al Regimentului Geniu-Aero;**

10 mai 1939. Regimentul primeşte **Drapelul de Luptă;**

10 noiembrie 1940. Un detaşament din **Regimentul Geniu-Aero** intervine la blocul **Carlton** pentru înlăturarea efectelor cutremurului de pământ;

În al **Doilea Război Mondial, Corpul 1 Aerian Român** a îndeplinit misiuni de asigurare genistică pe **Frontul** de **Est,** până la **Tiraspol,** şi pe **Frontul** de **Vest,** până în **Munţii Tatra;**

01 noiembrie 1942. Se înfiinţează **Brigada de Geniu,** având în subordine **Regimentul de Pionieri–Aero –** dislocat pe aerodromul Pipera – şi **Regimentul de Transmisiuni Aero;**

20 octombrie 1969. Drapelul de Luptă este decorat cu **Ordinul "Steaua Republicii" clasa a III-a cu panglici;**

04 martie 1977. Regimentul participă la înlăturarea urmărilor cutremurului;

21 decembrie 1989. Regimentul participă, alături de revoluţionari, la înlăturarea regimului comunist dictatorial.

La 70 de ani de existenţă exemplară, geniştii de aviaţie dovedesc aceleaşi calităţi morale şi de luptă caracteristice lor dintotdeauna – disciplină temeinică, organizare riguroasă, coeziune, profesionalism ireproşabil, voinţă de a învinge, spirit de sacrificiu, abnegaţie, patriotism vibrant.

Aviatorii, artileriştii şi rachetiştii sol-aer, radiolocatoriştii, alături de întregul personal din categoria noastră de forţe participă cu bucurie şi satisfacţie la momentul dumneavoastră aniversar şi vă doresc succese tot mai mari în nobila dumneavoastră activitate, bogate împliniri în plan profesional şi personal, fericire şi bunăstare!

La mulţi ani!

Căpitan Mircea BARAC ■

"Între noi și Dumnezeu sunt doar norii"

interviu cu comandantul subunității de radiolocație de la Mestecăniș – *maiorul NICOLAE URSACHE*

La o aruncătură de băț de Ucraina, pe podișul ce domină maiestuos Pasul Mestecăniș, Compania 213 Radiolocație este prezentă, de peste 4 decenii, în eterul analog al spațiului mirific bucovinean.
Cu bune, cu rele, cu vântul devenit între timp prietenul militarilor, unitatea a încercat să domine cadrul natural, de cele mai multe ori prin statornicia oamenilor. Tehnica a venit, firesc, în ajutorul acestora din urmă.
Prezent în mai multe rânduri printre camarazii ce au constituit colectivul desăvârșit în urcușul prin viscol, **maiorul Nicolae Ursache**, acum comandantul micii entități radiolocatoriste, ne-a onorat cu ospitalitatea și francheța specifice bucovinenilor și ne-a stat alături la un taifas, așa cum numai bătrânii locului mai au răbdarea să-l consume.

– Domnule maior, ce au însemnat acești ani de reformă pentru structura pe care o conduceți, pentru unitatea de radiolocație din vârf de munte, ce schimbări de fond semnificative s-au produs, ce dificultăți au apărut, care sunt perspectivele?

– Acești ani de reformă au dus la schimbări semnificative în privința îmbunătățirii performanțelor în procesul instruirii și al interoperabilității cu forțele similare din NATO. În prezent suntem în plin proces de modernizare și eficientizare a activității de supraveghere a spațiului aerian și de integrare în Sistemul Național SCCAN. O parte din echipamente au fost livrate de furnizori, în special cele ce țin de transmiterea informațiilor, urmând ca în viitorul apropiat să sosească și tehnica de radiolocație, radarele moderne, care le vor înlocui pe cele vechi. Până la acel moment, este necesară acomodarea personalului ce urmează a deservi această tehnică prin efectuarea de cursuri de specialitate în vederea obținerii randamentului maxim de la aceștia. De asemenea, trebuie luateîn calcul și perspectivele personalului încadrat, aceștia prezentând o oarecare nesiguranță în ceea ce privește menținerea în sistem în raport cu gradul deținut, funcțiile existente în stat și evoluția în carieră.

Ca dificultăți întâmpinate, aș putea face referire la încadrarea cu personal a unității – în special funcțiile unicat, structura statului de organizare în raport cu misiunile necesare a fi îndeplinite, asigurarea condițiilor de muncă pentru personal, finalizarea proiectelor aflate în derulare, înzestrarea cu tehnică nouă și la celelalte compartimente, nu numai la radare și comunicații, reconversia personalului disponibilizat prin diferite forme. Până în prezent s-a procedat la efectuarea reducerilor de posturi din statul de organizare al unității pentru alinierea la standardele NATO, dar au rămas diverse funcții, unele vitale funcționării în bune condiții a structurii, care necesită a fi duse prin cumul, ceea ce duce la

Placă aniversară – simbol al continuității

supraîncărcarea personalului cu atribuții și responsabilități.

– Serviciul tehnic din fiecare unitate este structura care gestionează „starea de sănătate" și de mișcare a entității în condiții de pace și la război. Care este preocuparea esențială a serviciului tehnic din subunitatea de la Mestecăniș, având în vedere specificul de instruire din această locație și dislocarea ei?

– În prezent, serviciul tehnic din unitate se preocupă de menținerea în condiții de funcționare a tehnicii, atât de radiolocație, cât și auto, acestea fiind învechite, uzate moral, iar remedierea acestora presupune uneori alocarea unor fonduri suplimentare, fonduri care ar putea fi utilizate pentru achiziționarea de tehnică nouă, modernă, care să corespundă cerințelor. Având în vedere locul de dispunere a cazărmii, accesul spre locație (4 km drum forestier, diferență de altitudine de peste 200 m față de drumul european E-576), condițiile meteo din această zonă (vara – ploi torențiale, iarna – zăpadă și viscol din noiembrie până în aprilie) – o provocare mare o reprezintă transportul personalului și îndeplinirea misiunilor ce presupun utilizarea mijloacelor auto. Există probleme privind activitatea de întreținere a cazărmii și asigurarea condițiilor de muncă ale personalului, ca urmare a deselor resubordonări ale compartimentului cazarmare și nu de puține ori a lipsei de comunicare, probleme care au fost și sunt rezolvate prin insistența și consecvența persoanelor cu responsabilități în acest domeniu.

– Este știut faptul că activitatea de zbor necesită un anume tip de pregătire și asigurare a acțiunilor de luptă. Cum se prezintă serviciul de luptă de la Mestecăniș la acest capitol, dacă sunt oameni specializați, dacă vor să rămână aici, care este nivelul încadrării cu personal specializat?

– Referitor la executarea serviciului de luptă pot să afirm că rezultatele bune și foarte bune obținute la verificări, antrenamente și pe timpul executării serviciului scot în evidență pregătirea, devotamentul și, nu în ultimul rând, sacrificiul de care dă dovadă personalul militar și civil pentru a surmonta handicapul încadrării cu personal și a funcțiilor avute prin cumul.

Dacă vor să rămână oamenii aici ?

Statistic, răspunsul poate fi obținut la compartimentul personal al eșalonului superior, unde există evidența mișcării personalului. Răspunsul meu este că, dispărând motivația (evoluția în carieră, locurile de muncă pentru membrii familiilor, lipsa locuințelor, tentația unor venituri mai bune la alte instituții, lipsa unor stimuli și condițiile de muncă grele), oamenii vor evita și pe viitor subunitățile izolate, iar regretul cel mai mare este că „am pierdut" oameni valoroși, pregătiți de noi, aceștia plecând la alte instituții ca

urmare evoluției în carieră și incompatibilității cu statutul lor, fie din rândul cadrelor militare sau al soldaților/gradaților voluntari.

– Activitatea aeronautică impune și pregătirea în vederea a ceea ce va urma. Cum se prezintă încadrarea cu oameni tineri în subunitatea dumneavoastră? Cum asigurați continuitatea pregătirii?

Căpitan Vasile COTURBAȘ – locțiitorul comandantului:

– Pregătirea pentru ceea ce va urma presupune două aspecte, având în vedere vechimea în instituția militară. Cei mai vechi nu trebuie să „uite" ceea ce au învățat și să se ,,aplece" spre cunoașterea și exploatarea tehnicii noi, lucru care nu este foarte dificil, întrucât au mai lucrat pe radarele noi cu ocazia detașărilor pe la alte subunități și având în vedere participarea la cursurile organizate. Cei mai tineri au dobândit cunoștințe teoretice și o parte din deprinderile practice legate de tehnica nouă la școlile de aplicații, pe timpul participării la cursurile de cunoaștere, ei împărtășindu-le colegilor mai mari în ,,schimbul" introducerii în „culisele" tehnicii analogice, care încă își face bine datoria și pe care o vom mai întrebuința o vreme.

Încadrarea redusă cu personal, condițiile mai dificile de muncă au făcut ca oamenii să fie mai receptivi, mai uniți și hotărâți, să depună toate eforturile pentru îndeplinirea misiunilor și sarcinilor ce la stau în față. Concluzionând, pot spune că „omul sfințește locul", iar tehnica existentă funcționează datorită efortului colectiv.

– Una dintre problemele grele cu care s-a confruntat subunitatea mereu este așezarea dispozitivului ei în teren. Cum faceți față? Cum colaborați cu oficialitățile locale și din județ?

– Așezarea în teren a subunității are implicații asupra funcționării tehnicii și întreținerii acesteia. Astfel, diferențele mari de temperatură între zi și noapte, umiditatea ridicată, ploaia, viscolul duc la apariția condensului și componentele electronice se defectează mai des, iar prin depozite și magazii nu mai există toate reperele. De multe ori pentru repunerea în funcțiune am apelat la depozitele zonale (Ianca și Deveselu), însă întâmpinăm greutăți deoarece sunt necesare ordine de distribuție, acte de primire, aprobări de curse etc., ceea ce duce la creșterea timpului pentru repunerea în stare de operativitate. De asemenea, pentru executarea lucrărilor de întreținere și mentenanță este nevoie de mai mult timp și mai multe materiale.

Referitor la colaborarea cu autoritățile locale, putem spune că este destul de bună, având în vedere că au răspuns solicitărilor noastre în funcție de posibilități, deoarece problema asigurării fondurilor este una generală.

Comandor (r)
Dumitru BERBUNSCHI ■

Căpitanul Vasile Coturbaș, locțiitorul comandantului

Plutonierul major Mircea Ciobanu: "Principala inadvertență în dezvoltarea capacităților și aptitudinilor noastre către punctul lor maxim este nesiguranța locului de muncă. Pregătirea continuă și temeinică ar trebui să fie elementul necesar și suficient pentru dizolvarea acestei nesiguranțe"

Maistrul militar Costel Pânzariu: "Ținând cont de condițiile oferite de locația unității, credem că ar trebui analizate mai atent posibilitățile de stimulare a militarilor care ar dori să vină aici. De asemenea, este important și nivelul continuității carierei militare specifice pentru astfel de locații

Transportul zilnic al personalului – rutină cu grad ridicat de provocare

"VIITORUL SUNĂ BINE"

– Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri „Traian Vuia" –

Începerea noului an de învăţământ a adus, şi pentru şcoala de la Boboc, momentul unei planificări sistematice, al etapizării coerente a procesului didactic, al debutului pe băncile şcolii pentru noii cursanţi.

Ca în fiecare an, şcoala îşi propune să treacă peste eticheta de simplu element de infrastructură de învăţământ militar, să devină un etalon pentru realităţile armatei prin pregătirea celor mai buni specialişti şi tehnicieni, să reprezinte pasul intermediar al elitelor pentru promovarea în corpul ofiţerilor şi, de ce nu, baza de pregătire pentru viitorii comandanţi proveniţi din rândul maiştrilor militari şi al subofiţerilor.

Concentrare şi determinare – învăţarea componentelor unei rachete sol-aer

„Acest lucru este perfect posibil, dacă dorim să învăţăm de la partenerii noştri ceva mai avansaţi în concepte şi doctrine referitoare la rolul viitorului NCO (non comissioned officer). De altfel, şi structura de pregătire, modulele didactice pe care le-am gândit pentru anul de învăţământ în curs converg spre această destinaţie finală: pregătirea viitorului maistru militar sau subofiţer, pe lângă dezvoltarea capacităţilor sale practice, şi pentru asigurarea rolului de lider. Un lider capabil să conducă grupuri de 10-30 militari, un lider capabil să-şi asume roluri de comandă în cadrul executării diferitelor scenarii din cadrul exerciţiilor simulate, un lider care să reprezinte Armata României pe funcţii specifice la comandamentele NATO", este opinia locţiitorului comandantului şcolii, **locotenent-colonelul Liodor Jula**.

Elev Andreea Cipăian – viitor specialist şi lider militar

Într-adevăr, dacă studiem programa şcolară dedicată noului an de învăţământ, descoperim că noile dezideRate ale conducerii unităţii de învăţământ şi ale corpului profesoral sunt perfect realizabile. Funcţionarea şcolii în sistem unitar, ca parte componentă a Centrului de Instrucţie al Forţelor Aeriene, oferă posibilitatea pregătirii tuturor cursanţilor pe module congruente de învăţare.

Astfel, regăsim printre componentele conceptiei de studii, grupate pe cele cinci catedre existente – aviaţie, artilerie şi rachete sol-aer, radiolocaţie, pregătire tehnico-ştiinţifică şi instruire militară de bază –, elemente precum: cursuri de specialitate, pregătire avansată într-o limbă străină, integrarea politicilor internaţionale de studiu, implementarea conceptului de permisivităţi minime admise pe timpul cursurilor. De asemenea, cursul de Leadership Junior reprezintă actul de pregătire complet, destinat aprofundării concepţiei moderne de „training", axat pe formarea de competenţe sporite viitorilor maiştri militari şi subofiţeri, în special pe cele de conducere.

Sigur, un alt factor decisiv în realizarea scopurilor propuse este atragerea tinerilor spre cariera militară, orientarea acestora către arma reprezentativă pentru

Locotenent-colonelul Liodor Jula – locţiitorul comandantului Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri "Traian Vuia"

capabilităţile acestora, stimularea lor privind viitorul în Armata României. În acest sens, există mai multe parteneriate cu şcolile din zonă, parteneriate dezvoltate pe schimburi de experienţă, pe vizite de promovare a imaginii Forţelor Aeriene Române la diferite instituţii publice sau de învăţământ. Până în prezent nu au existat sincope din acest punct de vedere,

Studiul aprofundat – baza succesului în înţelegerea capabilităţilor tehnicii din dotare

în fiecare an constatându-se o concurenţă acerbă pentru locurile propuse de şcoală.

De altfel, cei care reuşesc să treacă de acest prag şi devin cursanţi ai Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri „Traian Vuia", precum şi cei de acum veterani – elevii din anul terminal – au numai cuvinte de laudă şi se felicită pentru alegerea făcută.

„Am ales aviaţia pentru continuarea unui vis frumos din copilărie şi cursurile Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri deoarece mă simt atrasă de partea tehnică, practică, a acestei arme. Cariera militară m-a atras de la început, fiind şi absolventă de liceu militar. Sper, la absolvire, să obţin o repartiţie cât mai aproape de casă, pentru a reuşi îmbinarea unei viitoare vieţi familiale cu farmecul

muncii dintr-o bază aeriană. Momentan, mi se pare ceva extraordinar. Profesorii sunt extrem de bine pregătiţi, factorul pedagogic este complet, iar orele de specialitate sunt cele mai aşteptate, acoperind toată dorinţa noastră de cunoaştere. Cursurile sunt diversificate şi cred că vom reuşi să ne însuşim întreaga gamă a procedurilor destinate operării pe categoriile de tehnică militară alese", sunt cuvintele **elevei Andreea Cipăian.**

Obligativitatea autofinanţării a creat premisa pregătirii de cadre militare şi pentru alte categorii de forţe armate. Începând cu anul 2005, Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a oferit suport didactic şi pentru Ministerul Internelor şi Reformei Administrative, absolvenţii acestei structuri fiind, de asemenea, încântaţi de timpul petrecut la Boboc.

Promotia 2009

„Înfiinţarea escadrilelor de aviaţie şi în cadrul MIRA ne-a permis înscrierea la această şcoală. Alături de colegii noştri din aviaţia militară am reuşit, în primul rând datorită excelentei organizări a programei de învăţământ, a diversităţii cursurilor şi a orelor de practică specifice, dar şi datorită celorlalte condiţii prezente aici (de cazare, masă, baza sportivă etc.), să cunoaştem, în detaliu, tehnica pe care vom lucra. Sunt extrem de mulţumit de prezenţa, în cadrul programei, a cursului de <<Leadership Junior>>, curs ce mi-a oferit şansa propriei cunoaşteri, a unor aptitudini pe care nu le credeam posibile", este şi opinia elevului **caporal Marius Ilie.**

Indiferent de structura pentru care pregăteşte specialişti în tehnică de aviaţie, Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri „Traian Vuia" a ales să ofere şanse egale de învăţare, a ales să educe performeri, a ales să recunoască valoarea, competenţa, ambiţia, onoarea şi virtutea.

Astfel, a devenit una din soluţiile viabile pentru adolescenţi, unul din elementele ce stau la baza concretizării, în final, a zborului, acest vis măreţ propus de marii noştri înaintaşi, de „frumoşii nebuni" ai aviaţiei, între care Traian Vuia are locul său de cinste.

Plutonier major Sorin SĂFTOIU ■

DIN INIMA SERBIEI, LA ŞCOALA MILITARĂ DE MAIŞTRI ŞI SUBOFIŢERI A FORŢELOR AERIENE „TRAIAN VUIA"

Programa pentru anul I al Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene „Traian Vuia" prevede ca, după parcurgerea cursului „Recrut" – care are ca scop primordial formarea deprinderilor de bază în executarea instrucţiei individuale şi pregătirea tehnico-ştiinţifică generală şi cea de bază în armele aviaţie, artilerie şi rachete sol-aer şi radiolocaţie, elevii să desfăşoare etapa de „Leadership Junior".

Acest curs este destinat însuşirii cunoştinţelor şi formării deprinderilor pentru conducerea grupurilor mici. Anul acesta, elementul spectacular al cursului l-a constituit prezenţa, în calitate de cursant, a **plutonierului adjutant Boban Vilotijevic**, subofiţer din cadrul forţelor armate ale Republicii Serbia. Povestea tânărului militar sârb este una plină de naturalețe: născut în 1971 în Kragujevac, un frumos oraş din inima Serbiei, „Vili", cum îi place să i se spună, şi-a dorit dintotdeauna să devină militar, aşa că s-a înscris la şcoala militară. Şi-a desfăşurat pregătirea militară generală doi ani în Sarajevo şi specializarea în domeniul transmisiunilor, alţi doi ani, în Belgrad.

În 1990, după terminarea şcolii militare, la vârsta de numai 19 ani, a fost repartizat la o companie de transmisiuni din Kosovo. Trei ani mai târziu a fost transferat la Centrul Regional de Telecomunicaţii şi promovat, pentru rezultatele foarte bune pe care le-a obţinut în pregătirea sa, pe o funcţie prevăzută cu gradul de plutonier adjutant. Acest eveniment a venit firesc, ca o încununare a eforturilor de pregătire. Nici în plan personal lucrurile nu au fost diferite. Mult mai devreme, în 1991, şi-a găsit partenera de viaţă – Branislava (Brankica, cum o alintă Vili) – la o petrecere în Kosovo, cu care s-a căsătorit în anul 1993, în Kragujevac, în acelaşi an născându-se şi fiul lor, Damian.

În 1999, la finele conflictului din Kosovo, a reuşit să se stabilească în Krusevac, împreună cu familia sa, activând, şi în prezent, în cadrul Centrului de Transmisiuni din această localitate.

A venit în ţara noastră cu inima deschisă, pentru a-şi perfecţiona pregătirea profesională prin parcurgerea acestui curs de „Leadership Junior", dar şi pentru a împărtăşi din propria experienţă. „Am venit la Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene <<Traian Vuia>> cu dorinţa sinceră de acumulare a unui anumit nivel de cunoştinţe necesare conducerii grupurilor mici, pe care, apoi, să le pot împărtăşi colegilor mei şi să le aplicăm în lucrul cu subordonaţii. A contat şi suportul superiorilor mei, deschiderea acestora pentru astfel de schimburi de experienţă, dar şi receptivitatea şi ospitalitatea gazdelor române. Nu credeam că, după doar patru săptămâni de curs, voi avea atât de multe de povestit prietenilor şi colegilor mei despre ceea ce am asimilat de la instructorii militari români şi despre relaţiile cu oamenii cu care am interacţionat încă din primele zile de curs. Vârsta şi experienţa mea nu au reprezentat un impediment în relaţiile cu colegii mai tineri, care s-au arătat interesaţi de ceea ce presupun viaţa şi activitatea în cadrul sistemului de apărare al altei ţări. Cele mai frumoase momente au fost cele din tabăra de instrucţie, unde spiritul de echipă a fost evidenţiat mai ales în rezolvarea exerciţiilor practic-aplicative şi a modulelor de educaţie fizică militară".

Cuvintele **plutonierului adjutant Boban Vilotijevic** – „Vili" pentru noii săi prieteni –, sincere, exprimate calm, dar cu o bucurie sufletească drept suport al acestora, nasc, obligatoriu, întrebări legate de existenţa unor posibile momente şi declaraţii similare ale elevilor sau cadrelor în activitate din corpul maiştrilor militari şi subofiţerilor. Sperăm să avem ocazia, în viitorul apropiat, să prezentăm şi reversul medaliei.

Au consemnat
Plutonier major Sorin SĂFTOIU
Elev fruntaş Corina DUMITRAŞCU
Elev fruntaş Lavinia GHEORGHE ■

Aspect de la cursul intensiv de învățare a limbii engleze

LET'S SPEAK ENGLISH, PLEASE !

– Centrul Secundar de Învățare a Limbii Engleze, Boboc –

Deschiderea către activităţi specifice Alianţei Nord-Atlantice, pe care Armata României a cunoscut-o odată cu aderarea la această structură, a adus, ca element absolut necesar, obligativitatea însuşirii unei limbi comune de comunicare cu noii parteneri. Astfel, cunoaşterea limbii engleze – limba cu cea mai mare pondere de uzitare în cadrul NATO – a devenit un criteriu indispensabil, atât pentru militarii aflaţi în primele rânduri ale contactelor multinaţionale, cât şi pentru cei care susţin toate aceste misiuni sau obiective.

Profesor Roxana Neacşu – unul din specialiştii Centrului

În acest context, trebuie remarcate apariţia şi dezvoltarea Centrelor de Pregătire şi de Învăţare a Limbii Engleze. Unul dintre aceste centre încearcă să devină cât mai util pentru categoria noastră de forţe, pentru mesagerii acesteia, fie ei subofiţeri, maiştri militari sau ofiţeri. Este vorba despre Centrul Secundar de Învăţare a Limbii Engleze din cadrul Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene „Aurel Vlaicu" de la Boboc.

„Noi nu avem decât 4 ani de experienţă, iar componenta noastră ajutătoare – Centrul Regional de Resurse –, puţin peste 2 ani vechime. Cu toate acestea, activitatea noastră susţine deja 3 elemente direcţionale ale procesului de învăţământ: cursul intensiv de învăţare a limbii engleze, cursul de reîmprospătare a cunoştinţelor şi modulul de terminologie militară şi frazeologie radio. La această ultimă categorie am avut ceva probleme, datorită necesităţii de învăţare a termenilor în primul rând de către profesori şi apoi de către cursanţi. Odată cu depăşirea acestui moment, pregătirea devine una individualizată, cu accent pe interesele fiecăruia şi pe domeniul de activitate al cursantului", ne-a dezvăluit câteva dintre atribuţiile centrului directorul acestuia, **profesorul Laurenţiu Rusen**.

Într-adevăr, am remarcat aici, la Boboc, existenţa unui colectiv de profesori extrem de ambiţioşi, bine pregătiţi, dar, în acelaşi timp, cu gândul la perfecţionare. „Majoritatea dintre noi au venit direct de pe băncile facultăţilor de profil. A fost, aşadar, o luptă permanentă cu noi înşine pentru acumularea, în cel mai scurt timp posibil, a noţiunilor, termenilor şi frazeologiei specifice aviaţiei militare. Deşi puţin reticenţi la început, şi cursanţii ne-au fost de mare ajutor. Colaborarea elev-profesor tinde să devină una modernă, cu accente pe schimbul de informaţii", este de părere şi **profesorul Roxana Neacşu**.

Sigur, permanenta reaşezare a structurilor şi a elementelor de personal din cadrul politicii de resurse umane a Statului Major al Forţelor Aeriene – una conformă cu cerinţele actuale şi necesităţile de apărare – a afectat şi activitatea centrului, în special prin limitarea fondurilor alocate pentru dezvoltarea unei infrastructuri şi a unei baze didactice la nivel de competenţă cu standardele de pregătire impuse. „Noi am ales aviaţia cu inima. De multe ori, a fost elementul decisiv în continuarea activităţii. Sperăm ca problemele referitoare la dotările centrului, indiferent de natura lor, să se rezolve cât mai curând. Sigur, trebuie să menţionăm şi sprijinul Inspectoratului Judeţean de Învăţământ Buzău, dar şi deschiderea spre activităţi extracurriculare de care beneficiem, împreună cu elevii noştri", completează opinia colegei sale **profesorul debutant Raluca Bărănică.**

Activitatea Centrului Secundar de Învăţare a Limbii Engleze de la Boboc se postează, din proprie dorinţă, pe trepte superioare de pregătire. „Elemente de lingvistică speciale – cerute de termeni de specialitate de aviaţie, radiolocaţie, rachete, meteorologie specifică –, solicitări de traduceri în cadrul diverselor delegaţii ce vizitează Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeriene, deplasări cu detaşamente trimise să reprezinte aviaţia militară română în diverse zone de conflict sau de pregătire în comun ale NATO, schimburi de experienţă cu societatea civilă, toate aceste deziderate se află în permanenţă pe agenda noastră şi sper ca, pe viitor, aceste activităţi să cunoască o creştere în complexitate", a concluzionat directorul centrului, profesorul Laurenţiu Rusen.

Ambiţii mari la Boboc. Echipa director–corp profesoral–cursanţi doreşte să continue pe coordonatele spiritului de echipă şi să optimizeze procesul de comunicare. O comunicare, dacă este posibil, şi în limba engleză. Cel puţin pentru cei care sunt trimişi să ne reprezinte în Alianţă, dacă nu pentru noi toţi. Aşa că, dragi colegi, haideţi să vorbim (şi) limba engleză!

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

Profesor Laurenţiu Rusen – directorul Centrului Secundar de Învăţare a Limbii Engleze

Sfârşit de poveste...

Există oameni care doar visează şi oameni ce reuşesc să-şi împlinească visul. **Căpitan-comandorul Aurelian Radu Popescu** face parte din cea de-a doua categorie, a oamenilor care şi-au urmat destinul şi şi-au văzut visul împlinit. Iar visul căpitan-comandorului Popescu nu a fost unul oarecare. Zborul, pentru că despre el este vorba, a fost un vis interzis omului până în urmă cu puţin peste un secol. Un motiv în plus pentru care "eroul" nostru în uniformă poate mulţumi providenţei că l-a ales să "poarte" aripi.

Visul căpitan-comandorului Popescu a început să prindă contur în anul 1976, când a fost admis la Şcoala de Aviaţie de la Boboc, leagănul aripilor militare româneşti. Acolo, în calitate de elev, a simţit pentru prima dată fiorul zborului, senzaţia de măreţie pe care ţi-o dă îmbrăţişarea infinitului albastru. Din cockpitul avioanelor-şcoală a mângâiat prima dată cu privirea verdele câmpiei, a vegheat cursul firelor de apă ori s-a jucat de-a v-aţi ascunselea cu stâncile semeţe ale Carpaţilor. Prima ieşire la simplă a fost cel mai frumos moment trăit ca pilot. Libertate, împlinire...sublim.

Aproximativ 9.000 de ore de zbor adunate cu migală la manşă şi cu seriozitate în procesul de pregătire reprezintă buchetul profesional cules în aproape trei decenii de carieră.

A debutat pe IL-28 la Borcea, apoi a înşirat pe colierul experienţei profesionale cele mai valoroase mărgele ale aviaţiei de transport: An-24, An-26, An-30, Hercules C-130. A făcut parte din prima echipă de piloţi care s-a şcolarizat la Atlanta pentru a realiza trecerea pe Hercules. Un avion bun, performant, dar pasiunea pentru An nu va putea fi înlocuită niciodată în inima pilotului Popescu.

Instructor de zbor din anul 1990, a format generaţii întregi de piloţi militari de transport. Răbdare, pasiune, cunoştinţe şi suflet, mai ales suflet a pus în tot ceea ce a făcut. A încercat să transmită colegilor mai tineri dragostea pentru meserie, în primul rând. În cele mai multe cazuri, a şi reuşit.

Despre misiunile la care a participat are numai amintiri frumoase, tocmai pentru că s-a dedicat, nu a încercat niciodată să păcălească meseria. De la transportul trupelor în teatru la misiuni de transport ale şefilor de stat (Iliescu, Constantinescu), de la exerciţii în comun cu partenerii din NATO la misiuni de transport umanitar, toate reprezintă numai motive de mândrie pentru pilotul Popescu.

A avut ocazia, de-a lungul carierei, să lucreze cu oameni deosebiţi, a avut în jur colegi care i-au fost alături în orice împrejurare. Singurul regret pe care îl are este că, din păcate, orice început are şi un sfârşit. Ultimul zbor l-a găsit pe căpitan-comandorul Popescu la manşa An-ului 26. Avionul, strunit de experimentatul pilot, a înclinat din aripi la trecerea pe deasupra pistei în semn de salut pentru o carieră de excepţie, apoi a venit lin la aterizare.

Avionul va zbura în continuare, pilotat probabil de unul din elevii instructorului Popescu. Pentru pilotul Popescu însă, a sosit vremea unui nou început...

Căpitan Mircea BARAC ■

Scurtă istorie aeronautică

Printre nenumăratele poveşti despre luptele aeriene duse pe timpul celor două războaie mondiale, printre atâtea figuri de eroi şi atâtea scene de bătălie, faptul crud, rece, prezentat de istorici poate părea neinteresant.

În lucrarea "Teleormanul şi aeronautica, volumul I" –, parte a unui proiect ce se doreşte a fi cât mai explicit, dar, mai ales, cât mai fidel realităţii istorice, **Valeriu Avram** şi **Sorin Turturică,** cercetători fervenţi ai fenomenologiei zborului pe coordonate militare, încearcă şi, credem noi, reuşesc să aducă în prim-plan farmecul iniţiatic al zborului, dar şi eroismul, spiritul de sacrificiu şi camaraderia piloţilor din acele vremuri.

Cele trei capitole ale acestui volum de debut creează o translaţie activă de la mugurii secolului XX şi până la finele celui de-al Doilea Război Mondial, trecere care se realizează natural, sub impactul zonei Roşiorilor de Vede, al Teleormanului sau Zimnicei.

Ne face plăcere să regăsim astfel, în paginile cărţii, pe principele George Valentin Bibescu, iniţiator pentru mulţi viitori piloţi şi pasionat de aviaţie, pe sublocotenentul aviator Gheorghe Negrescu, căpitanul aviator Constantin Beroniade, Constantin Mincu sau comandorul Traian Pâclea. De altfel, unul din punctele de atracţie ale cărţii îl reprezintă registrul de brevete de zbor, mărturie a determinării tinerilor vremii de a adeveni aviatori cu acte în regulă, de a servi patria din înaltul cerului.

Faptele de armă enumerate în carte vorbesc de la sine. Mărturia generalului-locotenent (r) Aurel Niculescu, aflat, în vremea respectivă, în perioada de formare, nu face decât să umanizeze aceste acţiuni: "În Teleorman am învăţat să zbor... Îmi intrase în cap că am avionul la degetul mic. Şi m-am apucat să fac razmuturi...".

Avem convingerea că astfel de pilde, cuprinse în rândurile acestui volum, fortifică spiritul şi întăresc demnitatea contemporanilor noştri, pe lângă posibilitatea aprecierii unui crâmpei din aportul teleormănenilor la istoria României.

Plutonier major
Sorin SĂFTOIU ■

SUNTEM CONDAMNAŢI LA EXCELENŢĂ!

Interviu cu comandantul Escadrilei 1.33 „Belfort" BA 112 – Reims, **locotenent-colonelul Cyrile DUVIVIER**

– Domnule locotenent-colonel, vă rugăm să ne oferiți punctul dumneavoastră de vedere referitor la tradiţia, statutul actual şi misiunile Escadrilei 1.33 „Belfort".

– Când vorbesc despre Escadrila 1.33, totdeauna amintesc faptul că trecutul şi istoricul acesteia sunt foarte importante. În primul rând, trebuie să menționez că, înainte să existe în mod formal Forțele Aeriene Franceze, recunoașterea militară aeriană era practicată încă din timpul Primului Război Mondial. În timpul primului conflict mondial existau aeronave care supravegheau câmpurile de bătălie. Iată de ce putem reține că tradițiile recunoașterii aeriene își au rădăcinile în perioada dinainte de crearea Forțelor Aeriene Franceze (Armata Aerului din Franța). De altfel, dacă privim conflictele recente, nu există operațiuni în ultimii douăzeci de ani în care Forțele Aeriene să nu fi trimis forțe în scopul recunoașterii și cercetării. De când Forțele Aeriene și-au însușit mijloace aeriene de luptă, au inclus în mod sistematic și operațiunile de cercetare și recunoaștere, fiind reprezentate de escadrilele de la Strasbourg până în 1994, care după 1994 s-au mutat la Reims. În al doilea rând, se poate afirma că nu există operațiuni aeriene în ultimii douăzeci de ani în care să nu fi fost angajată și recunoașterea aeriană. Iar în al treilea rând, nu pot să nu amintesc de Grupul de Cercetare și Recunoaștere 1.33 „Belfort" din care, la începuturile existenței escadrilei noastre, a făcut parte și căpitanul și apoi maiorul Antoine de Saint Exupéry.

Misiunile noastre principale sunt recunoașterea și cercetarea atât propriu-zise, cât și cu ajutorul captatorului inițial, care este cel al pilotului, precum și al captatorului de imagini și cel electromagnetic. Misiunea secundară – secundară deoarece intervenim în sprijinul trupelor terestre – este denumită în termeni tehnici „air interdiction". Cele două componente sunt realizate astăzi în proporție de aproximativ 50%-50%, cu un ușor avantaj al misiunii secundare, mai ales în teatrele de operațiuni. În Afganistan, de exemplu, a fost folosită recent mult mai mult misiunea de sprijin cu foc al trupelor de la sol decât cercetarea și recunoașterea aeriană.

Escadrilele de recunoaștere de la Reims sunt ultimele două escadrile de recunoaștere tactică din Forțele Aeriene Franceze. Aceasta înseamnă că aeronavele Mirage F1CR vor rămâne în serviciu atâta vreme cât capacitatea de efectuare a misiunilor de cercetare și recunoaștere a noilor avioane intrate în dotarea Forțelor Aeriene Franceze de curând, Rafale, nu va fi efectivă.

– Dacă forțele şi mijloacele de luptă din escadrila dumneavoastră au executat misiuni în zone de conflict, care sunt „lecţiile învăţate" după participare?

– Evident că am operat în zone de conflict. Cât despre lecții învățate, susțin că nu există operațiuni în care recunoașterea să nu-și găsească locul, ceea ce înseamnă că unitățile noastre au deja o experiență operațională remarcabilă. Aceasta implică o deprindere specifică de a fi profesioniști la locul potrivit, realizarea unei proiecții potrivite în teatru, fie că operațiunea este deja lansată sau este vorba despre una nouă. În general, avem de-a face cu o adevărată tehnică însușită (savoir-faire) în cadrul escadrilelor de recunoaștere.

Recent, am participat efectiv în teatrul de operațiuni din Afganistan. Ceea ce am reținut este faptul că modul nostru de antrenament este unul adaptat realităților, pentru că nu încercăm să redescoperim misiunea în ansamblul ei în întregul teatru de operații, ci punem în aplicare antrenamentul avut, odată cu respectarea standardelor NATO. Lucrăm în cadrul Alianței Nord-Atlantice cu respectarea procedurilor standardizate. De aceea, în caz de dislocare, în final, ne adaptăm la natura și caracterul operațiunilor și obiectivelor, chiar dacă majoritatea misiunilor rămân cele pe care deja le-am amintit.

În Afganistan, escadrilele au procedat în mod diferit, în funcție de situația în care era prima sau a doua misiune. În 2007, când am fost dislocați acolo, am început prin a executa misiuni secundare, deci am participat într-o configurație de sprijin de trupe singure, făcând recunoaștere propriu-zisă o lună mai târziu. Deci, operațiunea a început ca o misiune secundară. Se poate deduce de aici că toți militarii din escadrilă, de la tehnicieni, piloți și până la cei care prelucrează informațiile, toți sunt total apți să execute misiuni de asalt în aceeași măsură ca misiunile de cercetare și recunoaștere.

– Care este impactul importanţei crescânde a puterii aeriene asupra pregătirii piloţilor operaţionali? Ce traseu are un pilot francez până să devină operaţional?

– Nu există un impact direct asupra antrenării și formării piloților. Este adevărat că astăzi operațiunile curente au o logică 3DE, deci sunt de o manieră globală. Nu mai vorbim despre manevre aeriene stricte, ci despre manevre globale aero-terestre. Faptul acesta influențează formarea piloților, pentru că astăzi se fac mai rapid anumite misiuni decât în trecut. De exemplu, tot ceea ce este legat de CAS (Close Air Support – suport aerian apropiat) sau chiar de realimentarea în aer implică informații în plus față de anii trecuți. Totuși, recunoașterea a avut dintotdeauna o trăsătură culturală foarte apropiată de cea a Forțelor Terestre, pentru că lucrăm întotdeauna asupra materialelor altor forțe, mai precis ale acelor forțe care se găsesc la sol.

Noi aveam deja o cultură destul de globală, destul de „inter-arme", ceea ce poate lipsește altor escadrile, care au misiuni diferite. În formarea efectivă a piloților am dobândit mai multă tehnică (savoir-faire) actuală și mai vastă decât în trecut. Nu li se mai cere piloților să facă misiuni CAS în colaborare cu alte naționalități din cadrul coaliției, cum se întâmpla înainte, nu pentru că nu mai trebuie făcute, ci pentru că nu mai este necesar să li se mai ceară astfel. Azi piloții noștri fac acest lucru foarte repede – ei sunt apți să facă totul. Aceasta înseamnă, din punctul de vedere al experienței, că piloții cunosc lucruri care nu existau cu ani în urmă, dar totuși, procesul de formare nu a fost revoluționat, ci doar adaptat acestui context, în care, în final, piloții, din momentul în care devin operaționali, sunt „aruncați" într-o coaliție destul de densă și exigentă.

Parcursul unui pilot francez pentru a deveni operațional începe cu liceul, centrele de recrutare, fie o școală de ofițeri, fie una de pilotaj, bineînțeles, cu procese de selecție la fiecare etapă. După terminarea etapei de formare profesională pe avioane de vânătoare Alpha Jet, piloții sunt selecționați pe baza unui clasament și repartizați la unități. Odată ajunși la unități, parcurg încă o scurtă etapă de formare pe tipul de avion pe care îl are în dotare unitatea, însă de data aceasta avionul este de tip școală, pentru că este cu dublă comandă. La încheierea acestei etape, pilotul ajunge la escadrilă, unde este instruit la locul de muncă.

Pentru ca un pilot să devină operațional, în primă fază va zbura cu avion cu dublă comandă, etapă care pentru noi actualmente se realizează la Colmar, pe Mirage F1B, între 4 și 6 luni. În cadrul zborului în dublă comandă, pilotul este numărul 2 (elev). Următoarea etapă se efectuează direct la escadrilă. Pentru a ajunge la escadrilă, pilotul trebuie să fie apt să lucreze în echipă și să facă misiuni autonome specifice escadrilei de cercetare și recunoaștere, atât principale, cât și de asalt. Parcursul unui pilot operațional implică mai mulți ani, numărul acestora fluctuând în funcție de studiile fiecăruia. În tot cazul, perioada de pregătire în cadrul escadrilei este de 12

– 14 luni de la sosire, la sfârşitul căreia pilotul devine operaţional dacă nu apar probleme şi eşecuri, ceea ce ar duce la abandonarea traseului.

– Care sunt activităţile curente ale unei escadrile de Mirage F1?

– Activităţile curente ale escadrilei de Mirage F1 CR sunt, în primul rând, operaţiunile externe. În prezent, avem forţe dislocate în Africa, unde suntem prezenţi cu aeronave şi piloţi de câţiva ani. Am avut, de asemenea, detaşamente în Afganistan. Ne-am întors la începutul acestui an, dar, pe ansamblu, suntem în măsură să plecăm din nou. Acestea sunt operaţiunile externe. Apoi, avem exerciţiile prin care ne calificăm personalul – aşa-numitele exerciţii de calificare, care fac parte din planul nostru de pregătire şi colaborare. În aceste situaţii, ne dislocăm în diferite locuri. Am revenit recent din Slovacia, unde am avut un exerciţiu real de bombardament cu bombe ghidate laser. Avem, de asemenea, exerciţii cu alţi membri NATO în scopul formării oamenilor noştri să lucreze în cadrul coaliţiei cu respectarea procedurilor STANAG.

Ansamblul activităţilor în cadrul Bazei Aeriene de la Reims include instrucţie şi discuţii cu piloţii noştri, bineînţeles instrucţie de bază şi instrucţie de calificare, aceasta din urmă cu piloţii operaţionali. În acest cadru avem diferite tipuri de calificări: de echipier – *wing man* – elevul în avionul cu dublă comandă, apoi instructorul pentru dubla comandă, în general după un an, apoi de comandant de patrulă, după încă un an, şi, în final, de *leader* de dispozitiv, adică pentru cei care primesc misiuni de comandă şi coordonare a unui dispozitiv format din mai mult de 4 aeronave – 8, 12, 20, 30 de aparate.

La escadrilă, noi facem pregătirea de bază a tinerilor piloţi în următoarele activităţi curente: 1. operaţii externe; 2. exerciţii de pregătire; 3. activitatea obişnuită sau mai elaborată a bazei.

– Care este provocarea imediată privind misiunile majore ale escadrilei dumneavoastră?

– Cea mai importantă provocare pentru misiunile noastre este de a ne cunoaşte în permanenţă misiunea, ceea ce nu este puţin lucru, căci, în Afganistan, ştiţi în ce mediu se acţionează. Există, într-adevăr, o cultură a rezultatelor, o operaţiune de tragere nu poate fi ratată. Deci, cea mai mare provocare este într-adevăr de a finaliza cu succes o misiune. Iar acest lucru se întâmplă printr-o instruire riguroasă, printr-un serios control al susţinerii şi prin capacitatea de a se descurca întotdeauna rapid, respectând termenele şi condiţiile. Aceasta este ştiinţa care ne impune să nu cedăm niciodată. De aceea, pentru noi prima exigenţă este caracterul operaţional al unităţii, care nu ne permite să fim amatori. Suntem într-adevăr „condamnaţi" la excelenţă, pentru că nu există repetiţii ale misiunilor în Afganistan. Cu acest lucru ne-am întâlnit când, încă de la primele misiuni, aeronavele noastre au fost nevoite să facă uz de armă, ceea ce nu putea să fie aproximativ, nu se putea repeta. Misiunea trebuia executată exact, pentru că la sol erau oameni în dificultate, gata de plecare, iar bombardamentele nu puteau fi făcute pe lângă ţinte, ceea ce ar fi indus neîncredere sau şi mai rău, astfel încât să se ajungă la fratricid sau la victime colaterale. Iată, deci, cât de importantă este exigenţa!

Aceasta înseamnă cultul capacităţii de răspuns, al pregătirii şi rigurozităţii, ceea ce, de altfel, ni se recunoaşte. Un profesionalism valabil în toate situaţiile şi în orice moment. Aceasta aş spune că este marea provocare.

Şi pentru a vorbi în continuare despre provocări, în ceea ce mă priveşte, eu sunt fericit atunci când pot să lucrez cu oameni cărora pot să le dau de făcut planuri urgente, cu termene, iar ei ştiu ce au de făcut şi sunt sigur că vor face. Singurul obiectiv pe care mi-l propun este ca oamenii din subordinea mea să vină fericiţi la serviciu. Dacă sunt bucuroşi, atunci îşi fac bine treaba, sunt riguroşi, profesionişti şi vor şti să-şi îndeplinească misiunile cu succes, atât în Franţa, cât şi în altă parte în timp util.

– Cum apreciaţi participarea României, implicit a aeronavei MiG-21 LanceR, la sărbătorirea Zilei Naţionale a Franţei?

– Am observat că preşedintele Republicii Franceze a ţinut să asocieze mai multe armate europene, dat fiind faptul că Franţa a preluat preşedinţia Uniunii Europene pentru şase luni, la 1 iulie. Mi se pare o iniţiativă foarte interesantă.

În ceea ce priveşte misiunea, aceasta este una destul de simplă şi sper că şi pentru dumneavoastră este o plăcere să zburaţi într-un dispozitiv atât de amplu, deasupra bulevardului Champs-Elysées, în Franţa. Pentru noi este o mare mândrie, o ocazie în plus să ne descoperim reciproc, pentru că, aşa cum cred că aţi înţeles, suntem deschişi la colaborări internaţionale, cu atât mai mult cu cât suntem şi parteneri de coaliţie. Colaborarea noastră nu este căutşi de puţin ceva nou, pentru că noi am fost în România anul trecut pentru un exerciţiu în comun cu trageri. Noi deja îi cunoaştem pe prietenii noştri români şi este, de data aceasta, rândul nostru să fim gazde. În tot cazul, pentru noi este o bucurie mare de a avea un avion şi o echipă mai mult decât respectabile.

– Care este mesajul dumneavoastră pentru toţi piloţii şi cititorii noştri?

– Mesajul meu este de admiraţie, ştiut fiind faptul că avem un trecut şi o cultură comune. Se ştie că în România mult mai multe persoane vorbesc franceza decât francezi vorbesc româna. Vă mulţumesc pentru acest fapt, că pentru dumneavoastră francofonia nu este un cuvânt gol de conţinut.

Suntem foarte onoraţi să vă fim gazde. Se vede în acest minidetaşament care a venit la Reims latura profesională şi credibilă a Forţelor Aeriene Române şi că noi suntem gata, oricând este cazul, să vă regăsim în toate ocaziile, atât în operaţiuni externe, cât şi într-un cadru mult mai pacifist, cum este cel al sărbătoririi Zilei Naţionale. Suntem gata să vă primim întotdeauna şi să continuăm a cultiva legăturile pe care istoria le-a ţesut între noi.

Interviu realizat de
sublocotenent Liliana VĂTĂMĂNESCU-HANGA
comandor (r)
Dumitru BERBUNSCHI ■

ADOLESCENTUL DE AZI

„...E un leneş de geniu, care nu va călca niciodat înaintea vieţii ca s-o întâmpine, ci o va aştepta să vin la el."

*(*Mihail Sebastian, *De două mii de ani)*

Cine spune că tânărul postmodern este dezorientat şi recalcitrant, nonconformist şi rebel se înşală. Este o impresie de suprafaţă. Particularitatea noii generaţii este tocmai construirea de tipare pe care i le serveşte societăţii din care se simte apoi exclus: viaţa se vinde la tarabă, secretele se divulgă în conferinţe de presă cu scandal rentabil, starea de alarmă interioară se declanşează doar în reţea, iar concepţia de viaţă se resetează zilnic şi se vizitează la www..., în vreme ce timpul liber se traduce prin incalculabila dexteritate de a alege una din căile destinului, încifrat de noul zeu: săgeată la stânga, săgeată la dreapta, sus, jos...

Un Harap-Alb *gata iniţiat, plecat la drum fără poveţe, călare pe un cal electronic, simulând zborul, şi pentru care nu există decât o nesfârşită zi de lucru -„praznic şi nuntă"- acesta este adolescentul zilelor noastre, acest* "big brodher" *al tuturor, care nu vorbeşte decât în lozinci: „Toţi proştii au diplome", „Părinţii sunt de vină", „Profesorii sunt comunişti şi incompetenţi", „Bacul l-am luat uşor, am copiat la mate şi la sport", cu refrenul „Oooh, viaţa mea..." şi emisiunea preferată „Ajutor, sunt major..."*

Compilaţia este expresia noului tip de originalitate: fete cu chelie, băieţi cu plete, fustă peste pantaloni, maieu deasupra tricoului, cercel peste tatuaj, ac de siguranţă la fermoar, adidaşi de lac şi rochie de seară din lână cu paiete, neologisme din *franglais.*

Cum reacţionează societatea? Îşi face temele!

Tratatele de morală s-au uzat moral, psihologia dă *enter*, apoi dă eroare, ora de religie discută sectele şi contracepţia ori schimbarea de sex, *mens sana in corpore sano* se face după formula 3 în 1 (educaţia, fizica şi sportul), chimia instruieşte despre ce nu îi omoară, ci îi face mai puternici, după dictonul cel mai deştept cedează, *et tout le reste est littérature...*

Aşadar, neliniştit din principiu, calm din acelaşi principiu, tânărul aşteaptă ca societatea să-şi primească fiul risipitor, care n-a fost plecat niciodată. Prioritate a tuturor ştiinţelor educaţiei, adolescentul lovit de probleme, geniul neînţeles şi exclus, îşi practică între timp genialitatea, ca largă aptitudine de a şoca şi de a spune nu, până la noul val de schimbare...

Viaţa trebuie să se schimbe, lumea trebuie să se transforme pentru a-şi primi adolescentul, acest leneş de geniu, care nu va călca niciodată înaintea vieţii ca s-o întâmpine, ci o va aştepta să vină la el...

Profesor Ion VĂDUVA ■

ECHILIBRUL – ELEMENTUL ESENȚIAL PENTRU ÎNDEPLINIREA MISIUNILOR

La invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-locotenent Constantin Croitoru**, o delegaţie de subofiţeri americani condusă de **chief master sergeant Pamela Derrow**, Command Chief al USAFE, a desfăşurat, în perioada 22–27 septembrie 2008, un schimb de experienţă în ţara noastră.

Această vizită a constituit o confirmare a bunelor relaţii stabilite la nivelul corpului maiştrilor militari şi subofiţerilor din Forţele Aeriene ale celor două ţări, relaţii începute în anul 2007, când o delegaţie de maiştri militari şi subofiţeri români a vizitat instituţiile de formare şi pregătire a subofiţerilor din Statele Unite ale Americii.

În prima zi, delegaţia americană a vizitat comandamentul Forţelor Aeriene, unde a fost întâmpinată de **generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea**, şeful Instrucţiei şi Doctrinei. „Trebuie să reţinem atitudinea pozitivă, regăsită în orice moment al executării unei misiuni a militarilor din armata SUA, să luăm toate părţile bune din metodologiile de pregătire ale acestora. Sigur, şi paşii efectuaţi de aviaţia militară română, prin reaşezarea specialiştilor pe funcţii specifice, dar şi promovarea subofiţerilor şi maiştrilor militari pe funcţii cu studii corespunzătoare pregătirii proprii, constituie o direcţie optimă“, a afirmat generalul Ristea în cadrul întâlnirii, întâlnire la care au fost invitaţi să participe şi consilierii comandanţilor pentru probleme ale maiştrilor militari şi subofiţerilor din structurile subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene din garnizoana Bucureşti.

Întâlnirea s-a remarcat prin nivelul ridicat al discuţiilor comune despre rolul maiştrilor militari şi al subofiţerilor în îndeplinirea misiunilor destinate apărării comune, promovării păcii, stabilităţii şi democraţiei, obligaţii ce ne revin din statutul României ca stat membru NATO, precum şi despre rolul subofiţerului în Forţele Aeriene ale Statelor Unite.

Oaspeţii americani s-au arătat interesaţi de istoricul corpului maiştrilor militari şi subofiţerilor din Forţele Aeriene Române, de modul de formare şi pregătire a acestora şi despre rolul actual al subofiţerului/maistrului militar în procesul de instrucţie.

Legat de acest subiect, **senior master sergeant Ronald Luvisi** a făcut o prezentare a sistemului american de pregătire şi formare a soldaţilor şi subofiţerilor. „Pentru noi, cel mai important lucru îl constituie atingerea unui grad de echilibru constant în derularea activităţilor. Acest deziderat se poate obţine printr-o pregătire continuă şi un sistem de planificare coerent. Un rol important în reuşita sistemului de pregătire îl are respectarea tradiţiilor şi a codului de valori, acesta având la bază trei repere esenţiale: **Integrity First — Service Before Self — Excellence in All We Do** (Integritate în primul rând – Serviciul înaintea intereselor personale – Excelenţă în tot ceea ce faci). În ceea ce priveşte planificarea activităţilor, noi ţinem seama mai ales de prioritate, apoi de necesitate de cunoaştere şi, nu în ultimul rând, de gradul de utilitate al acestora”, a fost concluzia şefului departamentului resurse pentru maiştri militari şi subofiţeri din cadrul USAFE.

Vizita la sediul Forţelor Aeriene Române a mai cuprins şi o întâlnire cu şeful categoriei de armă, **generalul-locotenent Constantin Croitoru**. Acesta a salutat prezenţa în România a delegaţiei, în virtutea bunelor relaţii stabilite între cele două structuri, şi a înmânat şefului delegaţiei, chief master sergeant Pamela Derrow, o plachetă simbol.

„Suntem profund impresionaţi de dorinţa subofiţerilor şi maiştrilor din cadrul Forţelor Aeriene Române de continuă perfecţionare, de modul deschis în care caută să recepţioneze, nu numai de la noi, elemente pozitive ce îi pot ajuta pe viitor. Am constatat că şi structura, modulele de pregătire şi învăţare tind să devină unele comune. Sigur, noi avem două academii de pregătire – una pentru subofiţeri tehnici, de administraţie, şi una pentru subofiţeri conducători, lideri. În fiecare dintre acestea militarii se pregătesc permanent, şi numai în acele locaţii, pe module de 230, respectiv 260 de ore. Astfel, asigurăm o focalizare exclusiv pe ceea ce vrem să devină respectivul militar, pe ceea ce îi este sistemului de folos în viitor. Sper

Poză de grup la Comandamentul Forţelor Aeriene

ca și militarii români să conștientizeze că numai prin propunerea unor țeluri înalte de pregătire, parcurgerea concentrată a pașilor către realizarea acestora și, apoi, îndeplinirea atribuțiilor pe funcții corespunzătoare pregătirii, sunt factorii decisivi în asigurarea succesului", a fost opinia chief master sergeant Pamela Derrow.

Onoare și respect – șeful SMFA acordă o plachetă CMS Pamela Derrow

Prezența delegației americane în România a mai consemnat și vizita la instituțiile de pregătire și formare a maiștrilor militari, subofițerilor, soldaților și gradaților voluntari de pe platforma de învățământ Boboc (Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene „Aurel Vlaicu", Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia", Centrul Secundar de Învățare a Limbii Engleze), unde s-au întâlnit cu elevi din anul I și II, apreciind modul de organizare a procesului instructiv-educativ, nivelul de cunoaștere a limbii engleze al elevilor, deschiderea

Vizita delegației americane la Muzeul Aviației

față de nou, de cunoaștere și perfecționare a instructorilor și a celorlalte cadre militare din școală. De asemenea, oaspeții americani au fost invitați să participe la ceremonialul avansării în grad a promoției de subofițeri pe filiera indirectă, specialitatea Controlor Trafic Aerian. Moment emoționant, atât pentru tinerii absolvenți, cât și pentru chief master sergeant Pamela Derrow, care, împreună cu comandantul Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, **locotenent-comandorul Liodor Jula,** a prins pe epoleții acestora însemnele gradului de sergent. Ca o formă de respect și motivare, Command Chief-ul USAFE a înmânat fiecărui absolvent însemnul personal al funcției sale, o monedă care se acordă doar celor mai buni subofițeri americani, precum și alte cadouri simbolice.

Vizita delegației americane s-a constituit și într-un bun prilej de promovare a valorilor și performanțelor românești, dar și a specificului țării noastre. S-au vizitat, printre altele, Palatul Parlamentului, Cercul Militar Național, Castelul Peleș, Vulcanii Noroioși, Muzeul Aviației. Astfel, s-a reușit constituirea unui moment de cunoaștere reciprocă, de promovare a imaginii corpului maiștrilor militari și subofițerilor din Forțele Aeriene Române, categorie de personal militar profesionalizat care definește în primul rând specialistul, și apoi luptătorul, capabili să asigure deservirea, întreținerea și repararea tehnicii militare specifice și să desfășoare activități și acțiuni manageriale de bază, precum și de prezentare a activităților structurii, relativ tânără, de consilieri ai comandantului pentru probleme ale maiștrilor militari și subofițerilor din cadrul categoriei de forțe.

Valoarea Forțelor Aeriene Române este dată, în principal, de valoarea oamenilor care le compun. Codul nostru de valori tinde spre echilibrul oferit de sistemul american de pregătire, planificare și derulare a activităților. Sub axa „Forță – Profesionalism – Respect" credem că în scurt timp vom avea, la rândul nostru, multe lucruri de împărtășit și poate, cine știe, unul dintre noi va ajunge să conducă o structură militară de învățământ destinată corpului maiștrilor militari și subofițerilor, model deja implementat la mai experimentații noștri camarazi de peste ocean!

Plutonier major Sorin SĂFTOIU
Maistru militar clasa I
Clementin ISPRĂVNICELU ■

Chief Master Sergeant Pamela A. Derrow este Command Chief Master Sergeant al Forțelor Aeriene ale SUA în Europa (USAFE), cu sediul la Ramstein, Germania. În acestă calitate, ea reprezintă legătura organică între comandantul USAFE și corpul subofițerilor și soldaților. Înainte de a ocupa această funcție, CMS Pamela A. Derrow a fost comandant al Air Force Senior Noncommissioned Officer's Academy, la baza aeriană Maxwell-

Gunter din Alabama.

De asemenea, ea îl consiliază pe comandantul USAFE asupra tuturor problemelor personalului din aria de responsabilitate privind disciplina, atribuțiile și moralul acestora și este responsabilă de programele de creștere a calității vieții și a modalităților de recreere ale subordonaților. În plus, asigură și relația de consiliere cu personalul în ceea ce privește evoluția în carieră, viața de familie, educația și pregătirea militarilor, dar și respectarea de către aceștia a tradițiilor militare și a spiritului de camaraderie.

Rândul din față:
Mr Constantin JIANU / Lt.cdor Dorin PRIMAC / Cpt.cdor Doinel GORGAN / Cdor Ion DRAGOMIR / Lt.cdor Liviu BRAN / Plt. Andy CONSTANTIN
Rândul din spate:
Plt.adj. Romeo MIRON / Plt. Valeriu MARIN / Lt.col. Corneliu POSTU / Mr Nicolae BABAN / Sg.maj. Marian PĂDURARU / Plt.maj. Doru GRIGOROIU
Lipsesc: M.m. Ionuț CAPTARI, lt.cdor Marius PETRE, mr Iulian ZDRENGHEA, cpt. Laurențiu SPĂTĂROAIA și lt.cdor Claudiu BACIU, toți fiind în diferite misiuni în momentul în care a fost realizată fotografia

JURNAL DE MISIUNE

(corespondenţă din Izmir, prin intermediul internetului)

O dată cu aderarea țării noastre la NATO, în anul 2004, România a primit o serie de posturi în diferite structuri ale comandamentelor NATO. Un post în cadrul unei misiuni militare a României într-unul din comandamentele NATO reprezintă o onoare pentru orice militar, o experiență care poate constitui apogeul unei cariere de succes. Există, în fiecare dintre noi, o componentă emoțională ce acționează în mod inconștient asupra psihicului, în baza raționamentului că prin ceea ce faci reprezinți, de fapt, România. Iar acest gând oferă individului forța interioară de a depăși bariere culturale, dorul de locurile natale și, poate cel mai mare sacrificiu, despărțirea pentru o perioadă nu tocmai scurtă de familie, de cei dragi.

Accentul se pune pe încrederea în oameni şi pe conştiinţa lor

Comandamentul Componentei Aeriene din Izmir (CC–Air Izmir), Turcia, este parte a Comandamentului Aliat pentru Operații. Aici, în cadrul acestui comandament, există o mică, dar inimoasă comunitate de militari români care contribuie, prin tot ceea ce au fost mandatați să facă, la bunul mers al lucrurilor în cadrul Alianței.

Popular, ne numim comunitatea românească. Oficial, pentru cei de la CC–Air ne numim "contingentul românesc" și, tot oficial, pentru Ministerul Apărării reprezentăm Misiunea Militară Permanentă de la Izmir.

Suntem în număr de 17, ca militari, pentru că, dacă vorbim de suflete, suntem în jur de 35. Nu e o cifră exactă, deoarece depinde de câți dintre membrii noștri de familie ne pot însoți, beneficiind de drepturile legale, în conformitate cu Ordinul ministrului M 172 (conform acestuia, copiii majori nu beneficiază de nici o facilitate, chiar dacă aceștia sunt studenți și, implicit, se află în întreținerea părinților). Ca număr, suntem a cincea dintre națiunile reprezentate aici. Din cei care suntem acum la post, 12 sunt însoțiți de familii (mai mult sau mai puțin complete, în funcție de situația fiecăruia), iar 5 sunt singuri, familiile lor rămânând în țară.

În privința gradelor, acoperim o plajă cuprinsă între plutonier și comandor. Majoritatea provin din Forțele Aeriene, dar sunt și cadre din Forțele Terestre sau din alte structuri. "Șeful" (cum îi spunem noi), adică Reprezentantul Național, este domnul **comandor Ion Dragomir.** Acesta are unele răspunderi pe linie de reprezentare națională, nu este șeful nostru direct, deoarece nu suntem organizați ca un detașament de sine stătător. Fiecare este încadrat în organigrama comandamentului potrivit gradului și specializării.

Domeniile în care activăm și ne îndeplinim atribuțiile posturilor sunt diverse și complexe, specifice unui stat major de un astfel de nivel, și sunt legate de misiunile CC-Air Izmir. Cele mai cunoscute sunt cele referitoare la Poliția Aeriană, NRF (NATO Response Force), Politici și Programe sau exerciții de diferite tipuri. Spre exemplu, în perioada cât CC-Air Izmir a fost responsabil pentru NRF – 12 am fost angrenați într-un număr important de exerciții (majoritatea desfășurate în "buncăr" – așa cum îi zicem noi popular locului din care se conduc acțiunile în situații de criză sau la război, de altfel un loc foarte interesant despre care poate o să povestim într-o relatare ulterioară), timpul nostru fiind foarte ocupat. Suntem însă implicați și în activități cum ar fi sprijinirea națiunilor noi membre NATO privind procesul de aderare și integrare în Alianță în domeniul Forțelor Aeriene.

Tot ca exemplu, un alt tip de activitate la care CC-Air Izmir și, implicit, parte a militarilor români de aici au fost implicați, a fost Summitul NATO de la București din primăvara acestui an.

Munca aici e uneori mai grea, alteori mai ușoară, depinde de oamenii cu care lucrăm, de implicații și de gradul de încărcare cu "task-uri" – care aici îți vin prin calculatorul conectat la rețea. Dacă situația o impune, se pot organiza "call-uri" (ședințe la care participă toți cei implicați în rezolvarea unei sarcini comune, prin intermediul computerului). Acest mod de lucru reprezintă un aspect foarte interesant și este una din primele provocări cu care te confrunți când ajungi la post. Avantajul principal al acestui sistem este că reduce foarte mult timpul de luare a deciziei, fiind eliminați mulți timpi morți și birocrație. La fel de adevărat este că "sugrumă" relațiile interumane. Spre bucuria noastră însă, nu se pune problema de resurse, acestea fiind, ca să zicem așa, "la discreție". Cu un mic amendament: se

pune mare preţ pe încrederea în oameni şi pe conştiinţa lor.

Oamenii cu care colaborăm, colegii noştri, provin din alte 15 naţiuni. Cu ei ne înţelegem foarte bine în cadrul birourilor, secţiilor, diviziilor, activităţilor sportive şi al celorlalte activităţi pe care le desfăşurăm în comun. Ne place să credem că atât şefii noştri, cât şi colegii sunt mulţumiţi de colaborarea cu noi şi de activitatea noastră. Iar asta se poate vedea cel mai bine dacă ne uităm la evaluările anuale ale celor care au lucrat sau lucrează acum aici. Şi să nu uităm că Medalia de Merit NATO în 2006, în acest comandament, a fost acordată unui român, **locotenent-comandorului Vasile Toader.**

...în timpul liber, "mai punem ţara la cale"

Baza, ca să îi spunem aşa, este locul unde ne petrecem cea mai mare parte a timpului nostru, mai ales cei care nu suntem însoţiţi de familii, deoarece găsim aici lucruri cu care să ne umplem timpul liber datorită facilităţilor oferite: piscină, club, bibliotecă, bază sportivă. Este adevărat că nu e o bază departe de oraş (cum este în alte locaţii), ba dimpotrivă, iar asta se vede dacă inventariem atentatele care au avut loc în ultimii doi ani în Izmir, toate, probabil ca o tristă coincidenţă, având loc în apropiere de bază.

În afara bazei, suntem "cumunitatea" sau "noi, românii", cu bune şi uneori mai puţin bune, ca peste tot într-o comunitate departe de ţară. În calitate de conaţionali încercăm să ne găsim, pe cât posibil, preocupări comune, să organizăm inclusiv întâlniri la câte un grătar, la o bere sau la plajă. Aceste acţiuni în afara programului de lucru nu reprezintă o regulă, dar se desfăşoară cu o frecvenţă pe care dorim să o îmbunătăţim. Cu aceste ocazii mai discutăm "de ale noastre", despre ce mai e prin ţară, despre ce am mai citit pe ici, pe colo, pe internet, ce am mai văzut la televizor (prin satelit), ne mai spunem păsurile, ofurile, mai vorbim despre pasiuni, interese şi frământări comune. Pe scurt, "mai punem ţara la cale". Este şi pentru copii un bun prilej de a se mai juca împreună numai cu români, deşi ei îşi găsesc mai des astfel de ocazii, având în vedere vârsta şi preocupările lor. Şi, să nu uit, unul din motivele de bază ale "adunărilor" de genul acesta este legat de sărbătorirea zilelor de naştere ale membrilor comunităţii.

Pentru cei care nu sunt însoţiţi de familie, membrii acesteia beneficiază, o dată pe an, de decontarea cheltuielilor de transport pentru vizită, doar într-un anumit cuantum (soţia – integral, copilul minor – jumătate, copilul major – nu beneficiază). De asemenea, pentru efectuarea concediului, se acordă decontarea cheltuielilor de transport în ţară, tot o dată pe an.

Despre ce înseamnă Turcia, despre cultura acestei ţări şi despre modul în care oamenii de rând înţeleg respectul faţă de propriile valori naţionale sunt multe de povestit, iar eu, personal, trebuie să recunosc că, dacă în momentul în care am plecat la post aveam o oarecare reticenţă privind acest aspect, în momentul de faţă pot să spun că sunt profund impresionat. Dacă ai şansa să asişti la o manifestare, la o sărbătoare naţională, poţi observa cât de uniţi sunt turcii ca entitate naţională. În astfel de momente, patriotismul şi sentimentul de coeziune de grup, de apartenenţă la o anumită cultură, la anumite idei sunt atât de profunde, încât pur şi simplu simţi cum vibrează în atmosferă aceste sentimente.

De curând, preocuparea cea mai importantă a comunităţii, fierberea, ca să zic aşa, a fost legată de pregătirea cu succes a activităţilor organizate de "Ziua Internaţională", care a avut loc în data de 18 octombrie. Noi am încercat să ne prezentăm cât mai bine ţara, dar, în acelaşi timp, a trebuit să ne gândim şi la ce avem în buzunarul propriu, pentru că ajutorul nu a venit decât de acolo, din contribuţii proprii, ceea ce nu este tocmai firesc.

Ce este "Ziua Internaţională"?, se întreabă probabil unii dintre colegii noştri. Păi este o zi în care fiecare naţiune ce are militari aici se prezintă prin standuri informative şi gastronomice, prin activităţi, prin lucruri specifice fiecărei ţări. Şi, bineînţeles, fiecare face asta după posibilităţi. Activitatea se organizează în fiecare an, anul acesta marcând cea de-a patra ediţie. An de an organizarea a crescut în amploare, astfel că anul acesta activitatea s-a bucurat de un număr de aproximativ 2.000–2.500 vizitatori. Vizitatorii sunt cei pe care îi invită fiecare comunitate în parte, persoane sau firme care expun la standuri (turceşti sau din alte ţări – dacă este cazul şi îşi exprimă dorinţa). Este o oportunitate de a te informa despre cultura şi tradiţiile ţărilor respective, de a gusta mâncare şi băuturi specifice, de a achiziţiona mici suveniruri. E un prilej de a te face mai bine cunoscut şi altfel decât în hainele militare pe care le purtăm zi de zi. Din păcate, oaspeţii noştri din ţară nu au reuşit să onoreze invitaţia la acest eveniment, fapt ce a făcut să ne simţim oarecum stingheri. Dar, poate ne revanşăm la anul... Noi, comunitatea românilor de la CC-Air Izmir, aşteptăm cu drag oricând şi pe oricine doreşte să ne viziteze din ţară.

Aspecte de la "Ziua Internaţională"

În încheiere, aş dori să transmit un gând bun tuturor celor dragi care ne aşteaptă acasă!

Cu respect, din Izmir,
Locotenent-colonel
Corneliu POSTU ■

FORȚELE AERIENE ȘI EUROPA – PROVOCĂRI VIITOARE

În perioada 09–10 septembrie 2008 s-a desfășurat, la Paris, un simpozion aeronautic internațional pe tema Forțele Aeriene din Europa, provocări viitoare – politice, militare, culturale și constrângeri bugetare. Evenimentul s-a planificat și organizat cu sprijinul Forțelor Aeriene Franceze, sub egida ANORAA, Asociația Națională a Ofițerilor în Rezervă din Armata Aerului, Franța, și EPAA, Parteneriatul European al Asociațiilor Aeronautice (Air Force), a cărui președinție este asigurată de Franța.

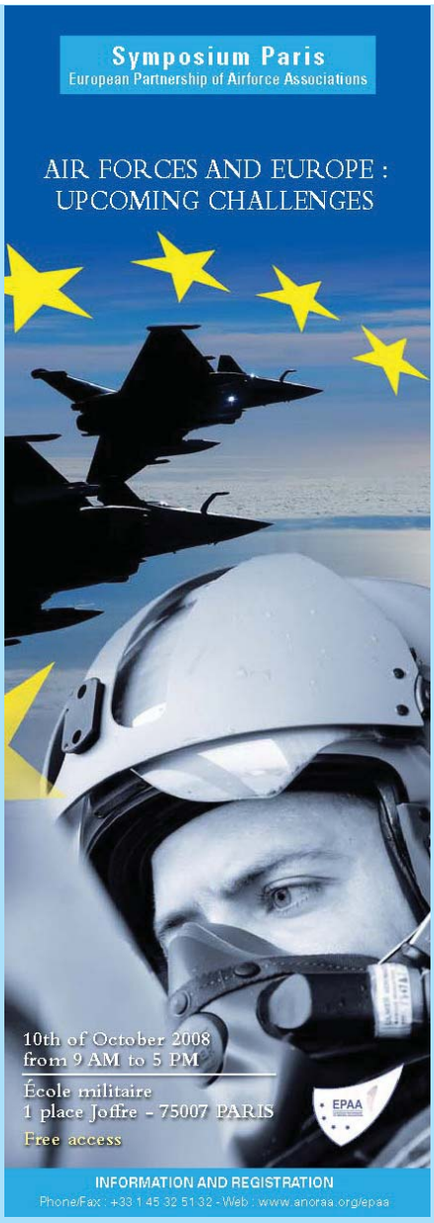
Nivelul simpozionului, cadrul de desfășurare și prezența unor personalități, ambianța, locul și actualitatea tematicii au constituit mediul prielnic pentru un moment aeronautic semnificativ (în preajma aniversării Forțelor Aeriene Franceze), la care au luat parte membri ai Parlamentului European și din Adunarea Națională Franceză, reprezentanți din industria aeronautică, academicieni, profesori și conferențiari, specialiști din domeniul apărării și al forțelor aeriene naționale, președinți ai asociațiilor aeriene din țările membre EPAA (Belgia, Bulgaria, Cehia, Franța, Italia, Germania, Slovacia) și partenere (Olanda), precum și invitați din Marea Britanie, Irlanda, Spania, Algeria etc.

Din România au participat ofițeri activi și în rezervă din Ministerul Apărării și din Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii: generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea, șef Doctrină și Instrucție la Statul Major al Forțelor Aeriene, comandorul Ștefan Dănilă, comandantul Bazei 90 Transport Aerian, Otopeni, colonelul Gabriel Stuparu, adjunctul atașatului român al apărării la Paris, generalul (r) Iosif Rus, președintele ARPIA, comandorul (r) Aurel Stan, președintele ARPIA filiala Buzău, și doamna Maria Trandafir de la Autoritatea Aeronautică Civilă Română, șef Secție Relații Externe la ARPIA.

Subiectul abordat de domnul general Virgil Ristea, conform temei stabilite de organizatori, referitor la pregătirea piloților militari și menținerea lor în domeniu, prezintă interes pentru mai multe țări cu situații asemănătoare: România, Spania, Franța, Bulgaria, Cehia, Slovacia ș.a. Astfel, pentru piloții militari din România, evoluția militară și de specialitate a devenit mult mai critică în ceea ce privesc cererile, interesul, selecționarea, condițiile, pregătirea, susținerea instituțională și motivația lor profesională, poate chiar și cea financiară care, acum, este considerată discriminatorie în raport cu personalul navigant din aviația civilă.

În deschiderea lucrărilor, domnul Jean Marc LAURANT – directorul de Studii Aerospațiale, a menționat rolul foarte important jucat de NATO în apropierea între forțele aeriene europene, avându-se în vedere și Politica Europeană de securitate și de apărare promovată în cadrul UE. Astfel, organizarea unei forțe de transport pusă în comun presupune o bună colaborare și cultură în domeniu, inclusiv pe plan tehnologic, o strategie comună aplicată în spațiul aerian european.

De asemenea, transformarea armatelor nu trebuie să se realizeze numai pe linie tehnologică, este necesară și o revoluție strategică, de integrare între armate, pentru ducerea unor operațiuni de mare anvergură. Aceste aspecte implică o bună gestionare a resurselor, prin folosirea polivalentă a armamentului pentru mai multă precizie, evitarea greșelilor, o mai bună supraveghere a zborurilor, găsirea de noi trânșe atmosferice nefolosite încă în acțiunile aeriene. Se impune, astfel, decizia la nivel de stat privind utilizarea unor avioane multirol de securitate, intensificarea acțiunilor comune, fiind necesară o planificare unică a acțiunilor de pilotaj. Deci, pe plan ministerial, a mai spus vorbitorul, trebuie să fie hotărâte dimensiunile politice, economice, umanitare, în context național și european. Totodată, în transformarea armatelor europene, pentru sinergie pe plan politic, uman, operațional, tehnologic ar trebui să se ajungă și la o unitate financiară.


Symposium Paris
European Partnership of Airforce Associations
AIR FORCES AND EUROPE :
UPCOMING CHALLENGES
10th of October 2008
from 9 AM to 5 PM
École militaire
1 place Joffre - 75007 PARIS
Free access
EPAA
INFORMATION AND REGISTRATION
Phone/Fax : +33 1 45 32 51 32 - Web : www.anoraa.org/epaa

Provocări tehnice și tehnologice în crearea unei forțe aeriene europene

(moderator – general (r) Mario ALPINO, Italia, fostșef al Statului Major al Forțelor Aeriene Italiene)

În cadrul acestei secțiuni, Arnaud SALOMON (manager de dezvoltare la Compania de Comunicații și Sisteme, Franța) s-a referit la operațiunile aeriene în comun, în cadrul unei rețele centrale ce presupune cheltuieli mai mici pentru fiecare participant. Astfel, rețele multiple ar trebui să coordoneze capacități multirol, să asigure legături de date în aer, între aeronave și cei de la sol. Trebuie să existe o strânsă coordonare, inclusiv cu serviciile de trafic aerian și cu sistemele de apărare de la sol din țările implicate.

Dr. Antony CAIN (de la Colegiul Aerian de Război, Maxwell, SUA, redactor-șef al publicației trimestriale *Studii strategice)* a prezentat tema *Puterea aeriană și transformarea .Considerații pentru decizii viitoare.* Acesta a menționat, printre altele, că în planul de reorganizare și de transformare a USAF, conceput în baza lecțiilor învățate mai ales în operațiunile "Furtună în Deșert", s-a luat în considerare, faptul că noile tehnologii stau la baza avantajelor strategice, operaționale și tactice, pentru garantarea suveranității, în primul rând. Astfel, din 1994 SUA a dezvoltat sisteme multirol, iar după 2001 s-a putut declara război terorismului.

Colonelul Frans OSINGA (de la Academia de Apărare, Olanda), abordând tema *Puterea Aeriană Europeană și provocările din războaiele hibride(asimetrice),* a subliniat necesitatea ca în noua rețea de forțe să se acționeze cu precizie, mai ales prin modernizarea flotelor. În acest sens, este necesar ca rolurile și funcțiile să fie stabilite în baza unei doctrine comune în procesul de definire a misiunilor, avându-se în vedere o cât mai mare eficiență a investițiilor și menținerea interoperabilității cu sistemele din SUA, care dețin tehnologii-cheie de informare. Și în cadrul NATO trebuie să fie reduse operațiunile de mare anvergură, selecționându-se anumite tactici la nivelul statelor membre. De exemplu, ar fi exploatarea efectelor politice în menținerea păcii într-un câmp de luptă, în care actori ascunși să identifice țintele (în Afganistan, mulți nu făceau parte din trupe de stat, acționau răzleț, fiind ascunși printre civili). Pentru asta este nevoie de o mai bună coordonare și de o supraveghere la sol pentru sprijinirea unui atac mai rapid. NATO cheltuiește anual aproximativ 180 miliarde de euro, deține 18.000 de tancuri și nu își poate permite folosirea a mai mult de 50.000 de persoane. Dacă nu se reușește umplerea acelui gol, apărut și în Kosovo, prin creșterea compatibilităților, a mai spus vorbitorul, sunt riscuri mari de producere a unor daune colaterale.

Domnul Olinto CECCONELLO, director pentru dezvoltare al companiei Aermacchi, Italia, a arătat că, dacă dorim să *trecem la o nouă perioadă,* aceasta presupune cerințe noi, modificate, *în cadrul unei rețele centrale.* În viitor, *pilotul militar va avea o funcție "nodală", nu i se vor cere numai abilități profesionale, ci va trebui să gestioneze sistemele de bord aflate într-o inter-relație continuă cu alte sisteme operaționale din câmpul de luptă, integrate într-o rețea complexă de sisteme.* Practic, se vor folosi *platforme de bord cu transmisie de date în timp real,* prin utilizarea de comunicații prin satelit și de legături de date pentru operațiuni bazate pe efect (Effect-Based Operations EBO). În consecință, *pilotul,* pe lângă a fi executor pasiv, *va trebui să decidă prin management activ.* Pregătirea va fi nu numai cea clasică, pentru avioane, radar, sisteme inerțiale, dar și pentru control în cazul armamentului special, prin utilizare de avioane Tornado, F-15, F-16, Mirage 2000, Harrier etc., la care zborul se realizează via computer. Deci se vor simula scenarii cu orice posibile amenințări, iar datele se vor obține de la mai multe surse externe (ex. mai multe radare). Cele mai noi sisteme de manevrabilitate sunt încorporate la avioane cu nivel energetic mai ridicat, precum Rafale, F-22, Typhoon, F-35.

Domnul Edwin FISHER, șef marketing al companiei Diehl BGT Defence GmbH & Co.KG, Germania, a vorbit, în cadrul temei *Cooperarea și interoperabilitatea europeană în pregătirea pentru aviația de luptă. Situația actuală și în perspectivă,* despre o pregătire în rețea europeană interoperabilă, ca aceea folosită în prezent de forțele aeriene din 15 state, bazată pe o recomandare a NATO. În prezent, acest concept se folosește în cadrul operațiunilor SALIS (Strategic Airlift Interim Solution), operațiuni de tip charter, realizate cu șase avioane de transport Antonov An-124-100.

Provocări la nivel uman și cultural în formarea unei puteri europene

(moderator – general Jean RANNOU, Franța, președinte al EuroDefense și fost șef al Statului Major al Forțelor Aeriene Franceze)

În cadrul aceste sesiuni, generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea, șef Doctrină și Instrucție în Statul Major al Forțelor Aeriene Române, a prezentat tema *Provocări politice, sociale și culturale cu privire la formarea tinerilor piloți militari.* Generalul Ristea a subliniat diferențele tot mai mari dintre cerințe și capacitățile efective, datorită limitărilor bugetare, deși suntem membri ai NATO și UE, oferind exemple cum ar fi: necesitatea achiziționării de noi avioane și echipamente la nivelul exigențelor europene de pregătire eficientă. De asemenea, statutul social al piloților militari nu oferă motivația necesară ca aceștia să nu treacă în sfera aviației civile, mai atractivă, unde li se oferă condiții mai bune. Această migrare ar putea avea drept rezultat *periclitarea securității naționale,* dacă nu se iau măsuri pentru o salarizare mai bună, oferire de bonusuri, o mai bună calitate a vieții în bazele aeriene, în pregătirea, asigurarea unui număr mai mare de ore de zbor, stimularea spre performanță, achiziționarea de echipamente de zbor mai bune.

Lecții învățate privind cooperarea europeană

(moderator – dr. Michael SIMPSON, Irlanda, președinte al Universității Spațiale Internaționale)

În cadrul acestei sesiuni, domnul Ioan Mircea PAȘCU, profesor universitar și euro-parlamentar, a susținut tema *Provocări în cooperarea militară. Forțele aeriene europene și constrângeri bugetare.* Realitatea actuală consemnează o trecere de la bipolarism la polarism extins, în condiții de multiplicare a zonelor de conflict în contextul politic internațional. Există o luptă continuă pentru resurse, iar politica puterii promovează lupta împotriva terorismului. În aceste condiții, se remarcă o schimbare de la "difuzare teritorială" spre o "proiectare a puterii", mai ales prin forțele aeriene. În consecință, în reconsiderarea alianțelor trebuie să se țină seama de următoarele considerente: interoperabilitatea, specializarea, partajarea sarcinilor, spre a se evita dublarea de eforturi și pentru operarea la costuri mai reduse.

Domnul Pascal FONTAINE, șef în cadrul EADS (Agenția Europeană de Apărare și Securitate), a prezentat *Exemple de avioane de transport EADS pentru construcția europeană; Ce lecții se pot extrage pentru forțele aeriene?* Considerând Europa drept un actor major pe scena lumii în oferirea de capacități în cazul crizelor (aproximativ 15 în prezent cu impact pe continent), este necesară o revizuire în privința capacității de transport (inclusiv cargo), a alimentării cu combustibil în aer, în desfășurarea mijloacelor de luptă. Aceasta înseamnă înlocuirea, în primul rând, a unor avioane vechi, precum KC-135, Transall, C-130 cu altele polivalente, multirol, cu costuri de întreținere mai reduse. Se pot propune *soluții* sau se pot utiliza în acest sens, unele *servicii comune* cu cele de pe *piața civilă,* precum costuri de întreținere pe oră. În unele proiecte de cooperare pot fi întâmpinate dificultăți din cauze ce țin de cultură, de comportamentul uman, iar acestea trebuie să fie avute în vedere.

Profesorul dr. Holger H. MEY, șef Concepte Avansate de Apărare și Securitate, EADS, a afirmat în tema prezentată – *Provocări datorate constrângerilor bugetare în crearea unei Forțe Aeriene Europene,* că în legătură cu politica de securitate pe plan național și european trebuie să se țină seama de riscuri, să nu se facă subaprecieri. De asemenea, prin pregătire, actorii din diverse teatre de operații trebuie să se adapteze la situațiile respective, cooperând și cu civilii de la sol. Totodată, este necesar să se aibă acces la informații de logistică și la informații privind stabilirea țintelor, în condițiile în care domeniul de tehnologie informatică, partea de software și comunicațiile vor câștiga tot mai multă importanță.

Domnul Yves ROBIN, șef Relații Externe și Comunicații la Dassault Aviation, vorbind despre un proiect structural pentru dezvoltarea industriei europene de apărare, a prezentat *Un exemplu de cooperare europeană în domeniul UAV.* NEURON–European UCAV technology demonstrator – este un vehicul de luptă aeriană experimental cu aripă rigidă în formă delta, cu un singur motor (M88-Snecma, ca acel de la Rafale al Dassault), ce va fi produs în cooperare cu mai multe firme europene: Saab–Suedia, EAB–Grecia, RUAG Aerospace–Elveția, EADS CASA–Spania și Alenia–Italia, prin 2020–2025.

Vorbitorul a arătat că trebuie să se dezvolte un pachet de cunoștințe strategic – "know-how" comun, să fie îmbunătățită organizarea militară spre a se utiliza mai multe capabilități în comun. În acest scop, sunt necesare programe de cooperare pentru eficiență și la nivelul costurilor, spre a se putea hotărî împreună cu guvernele, în cadrul unor limite de responsabilități, cele mai bune valori de prevăzut în buget, concepte operaționale comune (ca în cazul EAD–Grupul Aerian European, prin alianțe etc.). Colaborarea se poate realiza prin acorduri, prin memorandumuri de înțelegere cu forțe aeriene europene sau prin contracte între firme constructoare, precum la EADS: CASA produce aripi, elemente de control generale, legături de date; lucrările în cazul învelișului exterior și al structurii interne la un avion se împarte între Spania – care produce structură compozită – aripi; de forma externă se ocupă Elveția; Italia produce sistemul intern de armare, Dassault fiind coordonatorul de design.

Simpozionul s-a încheiat cu mesajul domnului general Stéphane Abrial, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene Franceze, transmis participanților prin locțiitorul său, domnul Jean Paul Palomeros. De fapt, a fost expusă *hotărârea recentă* cu privire la *transformările necesare în armată, a domnului președinte Nicolas Sarkozy, șef al Armatei Franceze.* Pornindu-se de la o *politică unică* pentru cele trei sectoare, *și în armata care operează atât în spațiul aerian intern, cât și în cel exterior,* s-a dat *carte albă* pentru *o nouă orientare* prin *revizuirea politicilor actuale.* Acest lucru presupune competențe mai largi și în privința capacității tehnice, tehnologiei, a punerii în serviciu a noi sisteme, precum și prin adoptarea de forme moderne, automatizate pentru supravegherea spațiului aerian. Transformarea vizează *pregătirea și condițiile de lucru și de viață* pe teritoriul național și în exterior al celor ce activează în armata franceză.

Evenimentul organizat de EPAA, cu participarea menționată, a fost susținut și sponsorizat de către Armée de L'Air, Alenia Aermacchi, EADS, Dassault Aviation, Diehl, Finmecanica, Safran, Thales, Vitrociset, CS, Didelonews, Bell & Ross și alții, iar pentru România, de Saab, Gripen, Romavia și IAR Brașov. Este un gest de solidaritate aviatică, de respect pentru acest eveniment și reprezentarea aeronauticii naționale, ce comportă alese considerații și mulțumiri pentru deschiderea, informarea și comunicarea cu aviațiile europene și internaționale. România, Forțele sale Aeriene și ARPIA sunt și vor fi mai bine cunoscute, căutate, invitate și consultate în domeniu.

General (r) Iosif RUS ■

„Cine are urechi de auzit...”

A fost odată, cam așa încep toate poveștile noastre, așa că și eu voi începe la fel. Deci, a fost odată un ceas, de masă, deștept(ător) care mergea (funcționa), arăta timpul, mai și suna când era solicitat să o facă, ce mai tura-vura, „ca un ceas elvețian” era și ceasul nostru.

Văzut din afară părea un mecanism perfect, care funcționa fără oprire. Și timpul curgea prin acest mecanism cu precizie (și fără milă pentru noi), indicând, clipă de clipă, ora și minutele. Arcul strâns se destindea treptat și transmitea din forța sa rotițelor, care, la rândul lor, mișcau limbile ce se duceau pas cu pas către următoarea oprire – o clipă, gară temporară și irepetabilă a timpului.

Tic-tac, tic-tac...

Odată, s-a oprit totuși, a tăcut pur și simplu. La început nu s-a observat, pentru ca mai apoi oprirea, de fapt evidentă, să se audă.

Să fi fost acolo dragii mosului (vă spun cu toată sinceritatea că nu sunt prea bătrân, dar, pentru că am văzut și trăit multe, uneori mă simt și mă port ca un bătrân), un adevărat scandal! În loc de minunatul tic-tac, toată lumea striga, vorbea, șoptea, după poziție și interlocutori, că să se miște odată ceva, nu mai repede și nu mai încet, să se miște.

Ea, Limba Mică, ridica neputincioasă din umeri și se uita la partenera sa – Limba Mare. Poate vi se pare ciudat că nu e invers, datorită adjectivului, dar Limba Mică este dintotdeauna cea mai mare, pentru că ea arată orele, cele care contează, știut fiind că restul, adică minutele și secundele, sunt detalii mai puțin, importante. Ea, care se mișcă maiestuos, puțin, pentru că ceea ce face e foarte important, se agățase neputincioasă, așa ca o haină în cuier, pe undeva între unu și două și se uita, cumva în jos, către partenera sa, rămasă pe un palier mai jos, adică trei-patru.

„Păi care-i treaba”, striga cu foc Limba Mică, „de ce ne-am oprit?”

„Nu știu”, răspunse atotștiutoarea Rotiță Mijlocie, care datorită poziției privilegiate, la mijlocul lanțului cinetic, era în măsură să vadă și afară, dar și în interior.

„Vreau un răspuns, nepricepuților”, strigă mai cu foc Limba Mare, ca să se vadă că și ea e preocupată, dar, mai ales, pentru a se auzi și ea.

Din vorbă în vorbă, dar nu orice fel de vorbe, ci vorbe cu substrat, cu reproș, cu întrebări de genul „da’ tu cine ești... stricato’?”, întrebarea se propaga cu viteza gândului rău. Au început discuții, sigur de vină sunt rotițele cele noi, de plastic, care veneau de la un ceas cu quartz, mai tinere, dar cu idei noi, poate că ele au pus ceva la cale? Sau poate că statul se datora Locașului 5, care se cam văita în ultima vreme și poate că avea nevoie de o pauză. Cine știe... La un moment dat s-a vorbit că uleiul folosit nu ar fi fost de cea mai bună calitate, așa cum prevedea instrucțiunea de folosire – pe care nu o citise nimeni, dar era așa, un fel de carte a cărților care se transmitea din gură în gură –, că au fost comisioane și că vinovatul ...

În final, întrebarea a ajuns și la arcul cel mare, puternicul și blândul arc, dar de a cărui mânie se cam temeau toți, pentru că el, povestise o rotiță ce venise mai târziu în gașca lor în locul alteia incapabile să mai facă față mersului firesc al lucrului, văzuse ea odată că avea o așa mare putere atunci când se supăra, că distrugea totul în calea lui. Deci, întrebarea a ajuns la el.

Și el tăcea...

Și au tăcut toate și toți, obosite, sperând, așteptând un răspuns. Din afară, pentru că un fapt devenise cert – mecanismul nu se putea diagnostica pe sine. Interdependența era o sursă de subiectivitate, pe de o parte, și pe de altă parte, distanța mult prea mare dintre prima și ultima componentă a lanțului cinematic făcea să se piardă, pe drumul dus–întors, orice mesaj (a nu se confunda cu sensul de mișcare al lanțului). Se dovedea că bunăvoința nu este suficientă atunci când ai nevoie de un diagnostic corect, care poate afecta, în egală măsură, pe toată lumea, vorba aceea te bucuri sau suferi împreună. Mai e nevoie de obiectivitate și profesionalism, de răbdare, de timp și de resurse.

Și răspunsul nu venea pentru că se uitau în direcția greșită și pentru că așteptau un alt fel de răspuns. Vroiau vinovați, capete tăiate și apoi să zică „vezi, ți-am spus eu!”, „era clar că așa nu se mai putea”, „o să vedem ceva schimbări” (pentru că e „sigur” locul lor).

Într-un târziu, se auzi un geamăt prelung, apoi un ronțăit, arcul cel mare se strângea, se strângea și apoi, surpriză! Totul începu să fie ca la început, toate s-au integrat iar în lanțul cinematic firesc. Cu toate că nu prea le mai convenea să intre în atingere cu vecina sau vecinul cu care tocmai se certaseră, au trecut la treaba firească până mai acum ceva vreme. Se mai codeau unele, dar totul a reintrat în normal, ceasul nostru, mecanism complex, indica orele de pe acest meridian, cu precizie elvețiană.

Odată s-a oprit totuși, dar nu a fost din vina lui, a fost pentru că cineva uitase să-l întoarcă și nu pentru că ceva în el nu mergea (funcționa) cum trebuie...

Maistru militar cls. I
Gabriel ENACHE ■

Nu poți ajunge la cunoașterea spirituală din mers. Trebuie descoperită oprirea spirituală. Oprește-te și vezi! Este necesară o stare de veghe permanentă. Oprește-te și citește ! Fă un minut de introspecție. Oprește-te și cunoaște! Oprirea vine de la grecescul *stazis*, care înseamnă exercițiu spiritual, cum ar fi pelerinajul și meditația. Iată, așadar, că “*singura și cea mai mare fericire a omului pe pământ este a se apropia și a-L cunoaște pe Dumnezeu*”, după cum spune regele David. De această dată, ni se propune o oprire și un popas la o mănăstire încărcată de istorie și trăire vie în lumina cuvintelor evanghelice – Mănăstirea Dintr-un Lemn.

Autorii volumului **Monografia Mănăstirii Dintr-un Lemn**, Vasilica-Loredana Fuioagă, Sofia Barac, surori în cadrul mănăstirii, maica stareță Emanuela Oprea și părintele profesor Florin Șerbănescu, consilier al Patriarhiei Române în probleme de patrimoniu, încearcă să ne ofere câteva repere istorice, religioase și duhovnicești bine argumentate și documentate științific.

„VINO ȘI VEZI”

Cartea de față este scrisă pe înțelesul tuturor credincioșilor, fără speculații istorice și teologice, având un caracter istoric și misionar de lămurire a datei înființării Mănăstirii Dintr-un Lemn și a ctitorului acesteia, precum și împrejurările și frământările istorice de-a lungul celor aproximativ 370 de ani de existență. Cele relatate în volum sunt întemeiate pe citate din documente istorice și pe o documentare științifică riguroasă a izvoarelor și a istoriografiilor din perioada amintită mai sus. Nu lipsește prezentarea creației de artă înrâurită de credința ortodoxă, fie că este vorba de sculptură, pictură sau arhitectură sacră sau de celelalte arte tradiționale. Un deosebit interes îl prezintă **icoana Maicii Domnului**, unică în țara noastră prin iconografie, tipologie și stil, care împărtășește, de sute de ani, rugăciunile, cererile și păcatele miilor de credincioși ce trec pragul acestei mănăstiri.

De mult așteptată de către viețuitorii acestei mănăstiri, precum și de credincioșii aflați în pelerinaj, lucrarea prezintă interes deoarece abordează o problematică istorică și misionară, precum și relația dintre armată și biserică în contextul societății românești și al mediului militar, care a căutat, de-a lungul istoriei, repere, valori și resurse spirituale. Ea scoate în evidență încă o dată frăția sudată de vremea veacurilor dintre Armată și Biserică, subliniind rolul sacramental sfințitor al celei din urmă.

Monografia de față, o carte fundamentală, frumoasă și cuprinzătoare în istorie națională și învățături creștine, aduce în actualitate îndemnul de prețuire a tezaurului de aur al patrimoniului mănăstiresc aparținând Bisericii Ortodoxe, precum și chemarea evanghelică – „Vino și vezi”. Este acel „față către față“ îndreptat spre eternitate, când Dumnezeu coboară în suflet, iar sufletul urcă la Dumnezeu.

Dorim ca pelerinii acestei mănăstiri și cititorii acestei cărți să-și îndeplinească menirea de adevărați creștini, credincioși, drepți, buni, iubitori de bine și să viețuiască între rodnicia deplină a darurilor Sfântului Duh: dragostea, bucuria, pacea, îndelungata răbdare, ascultarea, bunătatea, facerea de bine, credincioșia (Galateni 5,22).

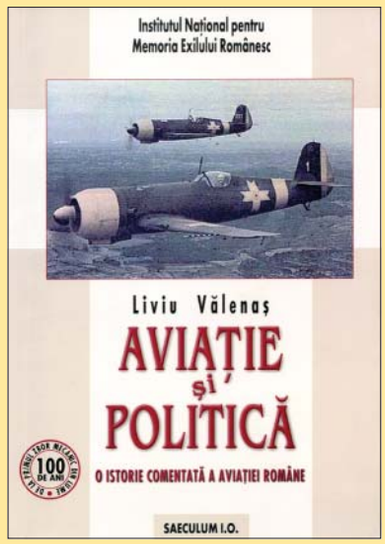
Mulțumim, pe această cale, autorilor, pentru monumentala monografie, dar și pentru minunata lecție de istorie, religie și patriotism oferită prin intermediul volumului de față.

Căpitan-comandor
Ștefan POPA ■

UN ATAC NEDEMN

Anul acesta, către începutul toamnei, am aflat că a apărut la Editura SAECULUM I.O. o nouă lucrare despre oamenii și aparatele de zbor care și-au legat numele de istoria aripilor românești. Cartea se numește, provocator (ce poate fi mai provocator?), ,,Aviație și politică'' și este semnată de domnul Liviu Vălenaș, autor cunoscut în România mai ales pentru convorbirile cu Gheorghe Barbul despre mareșalul Ion Antonescu. De data aceasta, Liviu Vălenaș îi are printre interlocutori pe domnii Alexandru Danielopol și Alexandru Herlea. Cartea aduce multe elemente de noutate, din acest punct de vedere este un pas înainte. Conține însă – din păcate! – și un atac personal, nedemn, nejustificat, la adresa savantului Henri Coandă, caracterizat de domnul Danielopol (expert în drept aerian, 92 de ani) ca fiind un ,,mincinos extraordinar'', ,,escroc'', ,,colaboraționist al Germaniei naziste și al lui Ceaușescu''.

Apariția unei cărți de istorie a aeronauticii nu poate fi decât un prilej de bucurie pentru noi, cei de la Muzeul Aviației. Cu totul întâmplător, am aflat, în primele zile ale lunii septembrie, că de la sediul Institutului Național pentru Memoria Exilului Românesc poate fi procurată cartea ,,Aviație și politică", semnată de Liviu Vălenaș. Am cumpărat-o și am citit-o. Un loc central al cărții îl ocupă interviurile realizate cu juristul Alexandru Danielopol, care a împlinit anul acesta 92 de ani. Distinsul jurist provine dintr-o familie de intelectuali foarte cunoscută în București interbelic, tatăl domniei sale, Daniel Danielopol, fiind un renumit chirurg al acelor vremuri, iar bunicul, Gheorghe Danielopol, profesor de drept roman. Numele lui Alexandru Danielopol îmi era cunoscut, știam despre domnia sa că este una dintre personalitățile Aeroclubului Franței și că are mari merite în promovarea pe tărâm francez a activității lui Traian Vuia, francezii ignorând multă vreme faptul că la 18 martie 1906 a fost primul din lume care a efectuat zborul mecanic complet. Despre aceste demersuri admirabile am aflat mai multe citind cartea. Tot de la Alexandru Danielopol am aflat noutăți despre Compania de Navigație Aeriană Franco-Română, despre T.A.R.S. (Transporturile Aeriene Româno-Sovietice) sau despre Codul Aerian al României din 1953.



Ceea ce uimește este însă atitudinea agresivă pe care o are domnul Danielopol atunci când vorbește despre savantul român Henri Coandă. La întrebarea lui Liviu Vălenaș ,,*Cum l-ați caracteriza pe Henri Coandă?*", domnul Danielopol îi răspunde: ,,*Cum? Un escroc!*" și continuă, amintind că a fost un ,,*colaboraționist, când al Germaniei naziste, când al lui Ceaușescu*". Citind textul, am aflat că între familiile Coandă și Danielopol au existat relații de prietenie, tânărul Henri fiind invitat de mai multe ori la masă de Danielopol senior (chirurgul): ,,*... nu tot ce voi spune va face plăcere adulatorilor săi. Henri Coandă a fost toată viața un mincinos extraordinar. Cert este că, nu mai știu ce a mințit odată la noi la masă, l-a scos așa din sărite pe tatăl meu încât l-a dat pur și simplu afară pe ușă! Tatăl meu i-a spus atunci:<<**Dragă, te rog să nu mai treci pe aici că mă compromiți, mă compromiți oficial la mesele pe care le dau eu...**>>*". De aici și până a pune sub semnul întrebării zborul din 1910 (avionul cu reacție) nu mai e decât un pas: ,,*Avionul, fiind foarte greu pentru puterea motorului, nu s-a putut desprinde de la sol, nemaivorbind că rămăsese și fără pilot, a efectuat un derapaj necontrolat și s-a izbit de primul obstacol ivit în cale, și, normal, a explodat*".

Personal, știu că sunt oameni care susțin că primul avion cu reacție din lume (Coandă 1910) nu s-a desprins de la sol. Nu există nici o fotografie cu el în zbor, iar Coandă nu a făcut un al doilea aparat de același tip pentru a-l încerca din nou. Cea mai importantă probă rămâne mărturia lui Henri Coandă. Ori, tocmai în credibilitatea savantului român lovește Alexandru Danielopol, dar lăsându-mi impresia că, de fapt, are ceva personal cu el. Cine știe, vreo chestiune de familie, întâmplată cu multe decenii în urmă...

***Profesor Sorin TURTURICĂ* ■**

Comandorul Eugen Casapu a fost profesor mulți ani la Școala de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu", de la Boboc, județul Buzău, apoi a ocupat diferite funcții de comandă în Statul Major al Forțelor Aeriene, printre care și cea de șef Serviciu Doctrină la Modulul Instrucție și Doctrină, și face parte dintre puținii militari care au avut previziuni cu privire la modul de abordare și implementare a noilor reglementări privind planificarea, organizarea, conducerea, coordonarea și dirijarea aeronavelor în spațiul aerian, precum și implicațiile acestora, inclusiv în domeniul Forțelor Aeriene. A desfășurat activități importante în domeniul învățământului, operațiilor, pregătirii de comandament și exercițiilor, reglementărilor. A susținut cursuri de topografie militară, aerofotogrammetrie, navigație aeriană, doctrină militară, tactică de aviație, tactica celorlalte arme și luptă electronică.

Mulți „își dau cu părerea" despre problemele cu care se confruntă domeniul militar, în mod special aviația militară. Comandorul Eugen Casapu chiar a contribuit la rezolvarea unor astfel de probleme și așa s-a făcut remarcat, apreciat și respectat în rândul studenților și al conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene. Corect, exigent, perseverent și loial, punea suflet și pasiune în tot ce făcea. Domnia sa a dus o muncă titanică la definirea concepțiilor și conceptelor, precum și la realizarea de noi programe, manuale, regulamente, instrucțiuni impuse de noul statut al Forțelor Aeriene și de actualele standarde ale operaționalizării NATO.

ONOR LA COMANDOR!

O pledoarie pentru loialitate

De asemenea, cea mai mare parte a carierei didactice a fost dedicată asigurării bazei tehnico-materiale și didactice, condițiilor optime pentru formarea mai multor generații de mici și mari comandanți, potrivit nevoilor reale de instruire și antrenament din Forțele Aeriene.

„M-am identificat cu profesia mea, tot ce am făcut a fost cu suflet, pasiune și plăcere. Timpul dedicat profesiei nu l-am contabilizat, dar cred că au fost mulți ani în care nu am reușit să îmi iau concediul de odihnă. M-am relaxat muncind. Îmi este foarte greu să mă despart de instituția pe care am slujit-o cu drag, de oamenii minunați cu care am avut atâtea realizări. Pentru mine, instituția, locul de muncă a fost prima familie și a doua casă. Sunt copleșit de emoții. Doresc să mulțumesc, în primul rând, celui care mi-a fost primul profesor și mentor, domnului colonel Ene Anghel, apoi conducerii SMFA, camarazilor mei, tuturor celor cu care am lucrat și colaborat", mi-a mărturisit domnul comandor într-un moment de răgaz.

Vă mulțumim pentru tot ce ați făcut, domnule comandor, și vă asigurăm de toată dragostea noastră, mult respect și aleasă prețuire.

La mulți ani, domnule comandor, și *„CER SENIN"* pentru toată viața!

Dumnezeu să vă dea viață lungă, sănătate și fericire!

***Căpitan-comandor Ștefan POPA* ■**

CHEMAREA DESTINULUI

Vestea plecării la cer a comandorului **ADRIAN MARINESCU** în luna lui brumărel a anului 2006 a venit pe neașteptate, așa cum se întâmplă, de altfel, în asemenea momente știute și rânduite numai de Pronia cerească. Acum, când se împlinesc doi ani de la tragicul eveniment de aviație, dincolo de rugăciunile creștine rânduite de biserică pentru cel plecat dintre noi, la ceruri, rememorăm cu pietate personalitatea sa, încercând să punctăm esențialitatea profilului său de profesionist și camarad desăvârșit.

Comandorul **ADRIAN MARINESCU** (n. 1962), pilot, inginer, originar din Bucuresti, a absolvit, în 1984, Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" de la Boboc, județul Buzău, secția naviganți, apoi Facultatea de Aeronave și Inginerie Spațială din Capitală. A îndeplinit diferite funcții de-a lungul carierei sale militare: pilot, pilot-șef, navigator, comandant de patrulă, instructor de zbor, șef secție etc. A participat la numeroase misiuni și exerciții naționale și internaționale, în cadrul cărora a avut rezultate de excepție, fiind recompensat cu diferite ordine și medalii.

La 15 februarie 2008 iubitul nostru camarad, comandorul **ADRIAN MARINESCU,** ar fi împlinit frumoasa vârstă de 46 de ani. Prin plecarea lui, din păcate prea repede, la cer, în data de 24 octombrie 2006, am pierdut un soț și un tată iubitor de familie, un adevărat prieten, un camarad de excepție, un foarte bun profesionist și un bun creștin.

Regretatul nostru coleg și prieten – **ADRIAN** – ne-a lăsat un gol lăuntric, ne-a

adus întristare și durere, dar și prilej de reculegere, analiză și meditație profundă asupra stării noastre personale spirituale.

Avem încredințarea colegului nostru că îi va fi tare greu *acolo* fără oamenii deosebiți pe care i-a cunoscut, fără azurul cerului, fără pasărea măiastră din fier care-l purta peste munți și văi, câmpii și păduri, mări și râuri, așa cum avea să afirme încă din timpul vieții: *„...din această misiune sunt sigur că vom ieși învingători. Nu știu cum o să mă descurc fără oamenii cu care*

am lucrat, fără avioane și vibrația lor, fără cerul acesta unic, irepetabil. Ce dor o să-mi fie de toate acestea... și pot să invoc o nespusă dorință: să plec cu ele în suflet și să rămână parte a amintirilor noastre cele mai frumoase...".

Un suflet generos și un profesionist desăvârșit, un cunoscător al fenomenului zbor, un abil mânuitor al limbilor străine, în special engleza, pilotul **ADRIAN MARINESCU** a fost și un om cu o sensibilitate aparte, cu dragoste și dăruire pentru zbor, cu profunde implicații filozofice și spirituale: *„...oamenii nu au învățat a zbura cu avionul din nevoia de a concura cu păsările, ci din nevoia de înălțare...".*

Prezența pilotului **ADRIAN** în arena așilor aviației impunea prin prezența profesională și intelectuală de excepție, prin profunzimea ideatică și prin diversitatea problemelor abordate. Dovedea o mobilitate culturală și lingvistică de invidiat, o dezinvoltură care proba, dacă mai era nevoie, reala vocație intelectuală. Fără teama de a greși, poate fi considerat o stea a aviației militare românești – modest fără ostentație, era profund, fără să fie obscur; era serios, fără să fie posac; era cumpătat, fără să fie auster; era îndrăzneț, fără să fie gălăgios; era discret, fără să fugă de lume, iar bunul simț românesc s-a vădit în toate ale lui: în gând, în vorbă, în faptă – pretutindeni fiind ascultat ca unul dintre cei mai buni oratori, care cuceresc sufletele prin înțelepciunea gândului așezat și prin frumusețea graiului deopotrivă.

Va rămâne veșnic în sufletele și în inimile noastre imaginea omului bun, sincer, onest, generos, iubitor de dreptate, pace, frumos și adevăr. Așa a fost omul, colegul și prietenul nostru – **ADRIAN**. Prin mutarea lui la cer am câștigat un înger în oastea din ceruri a lui Hristos, dar am pierdut un autentic militar și camarad aici, pe pământ.

CALEA CERULUI

(în memoria comandorului Adrian Marinescu)

Arăți o cale, calea ta,
În urma ta nu piere,
E cale bună sau e rea,
Va prăbuși sau va-nălța,
Vor merge suflete pe ea
Spre cer sau spre durere.

Deci nu uita!... Fii precaut
Cu grijă și cu teamă
Să lași în urmă luminos,
Un semn, un gând, un drum frumos
Căci cerul într-o zi te va chema.

CER SENIN și cale luminoasă, dragul și unicul nostru **ADRIAN**. Fie-ți larg deschise porțile albastre ale *Cerului* pe care tu, atât de mult, le-ai iubit !

Dumnezeu să-ți odihnească sufletul în rândul celor drepți!

Căpitan-comandor Ștefan POPA ■

EXPOZIŢIE DEDICATĂ MARII UNIRI

Sâmbătă, 08 noiembrie a.c., Muzeul Aviaţiei, în colaborare cu Primăria Municipiului Bacău şi Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii – filiala Bacău, a inaugurat expoziţia cu tema „Participarea aeronauticii la realizarea Marii Uniri”, în incinta Complexului Muzeal „Iulian Antonescu”, din Bacău.

La vernisaj au participat preşedintele ARPIA, **general (r) Iosif Rus**, preşedintele ARPIA – filiala Bacău, **generalul de flotilă aeriană** (r) **Necolae Petrescu**, viceprimarul Bacăului, **Dragoş Luchian,** comandantul Bazei 95 Aeriană, **comandor Cătălin Băhneanu,** ofiţeri, cadre militare în rezervă, invitaţi.

“Expoziţia este deschisă în perioada 08–30 noiembrie a.c. şi îşi propune să sublinieze contribuţia aeronauticii române la Unirea din 1 Decembrie 1918, cu ocazia împlinirii a 90 de ani de la înfăptuirea ei, în contextul aniversării a 600 de ani de existenţă documentară a Bacăului”, a declarat doamna **Silvia Iacobescu,** directorul Complexului Muzeal “Iulian Antonescu”. În cadrul expoziţiei, Muzeul Aviaţiei prezintă documente, imagini, machete, tipuri de armament şi alte materiale specifice perioadei de la sfârşitul Primului Război Mondial.

Cu această ocazie, directorul Muzeului Aviaţiei, **comandorul George Paul Sandachi,** a lansat cartea „Zborul Marii Uniri – de la Bacău la Blaj”, un omagiu adus eroului aviator locotenent Vasile Niculescu, cel care a transportat primele mesaje legate de Unire cu un avion militar de tipul Farman 40, de la Bacău la Blaj şi retur, în data de 23 noiembrie 1918.

Muzeul Aviaţiei la INVENTICA 2008

La Salonul Internaţional de Invenţie INVENTICA 2008, Muzeul Aviaţiei a organizat un stand care a adus la lumină o prioritate românească în domeniul aviaţiei – elicopterul portativ.

Realizat de românul Justin Capră în 1958 şi testat în acelaşi an, aparatul individual reactiv a fost denumit de inventator “Rucsacul zburător”.

Prioritatea mondială a acestui zbor, revendicată o bună perioadă de americani, a găsit o confirmare în 2006 prin contribuţia unei echipe aparţinând canalului TV National Geographic, care a demonstrat că Justin Capră a zburat cu aproape patru ani înaintea concurenţilor.

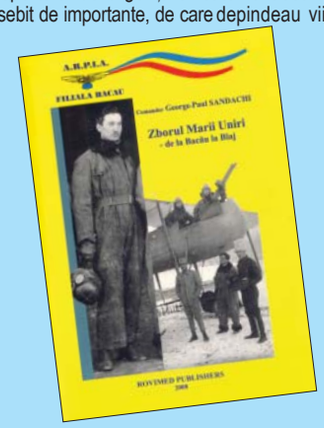
În afara acestei invenţii, la Salon au mai fost prezentate “Aerodina” – aparat de zbor cu decolare-aterizare verticală, denumit VIRVAS 4000, şi două automobile cu consum redus de combustibil.

Toate aceste prototipuri de aparate de zbor şi vehicule terestre se află în custodia Muzeului Aviaţiei, unde pot fi admirate de toţi cei interesaţi.

Zborul Marii Uniri

Deciziile istorice sunt luate, în general, de lideri, însă înfăptuirea lor se realizează prin truda şi cu sacrificiile oamenilor simpli, aceştia din urmă fiind de cele mai multe ori lăsaţi pradă colbului istoriei. Rareori faptele de vitejie ale unui erou sunt aduse în atenţia publicului larg, de multe ori din lipsă de informaţii, alteori din neglijenţă ori delăsare.

Din fericire, lucrarea comandorului George-Paul Sandachi, comandantul Muzeului Aviaţiei, „Zborul Marii Uniri – de la Bacău la Blaj”, surprinde traiectul meteoric prin această viaţă al ofiţerului Vasile Niculescu, pilotul care a realizat zborul istoric al Marii Uniri. Un zbor izvorât din necesitatea transportului de urgenţă al câtorva documente deosebit de importante, de care depindeau viitorul



ţării, soarta Marii Uniri.

“În dimineaţa zilei de sâmbătă, 10/23 noiembrie, vremea se ameliorează. Echipajul face ultimele pregătiri. La indicaţia comandantului grupului, pentru a nu îngheţa, atât ciorapii, cât şi mânuşile, mai multe perechi din mătase, au fost îmbibate cu parafină topită. La 10.30, avionul de tipul Farman 40 decolează de pe terenul acoperit cu un strat de zăpadă de peste 20 de centimetri...

Niculescu încearcă să-şi dea ochelarii jos; frigul îl muşcă de ochi, lacrimile i se preling pe obraji din cauza curentului de aer. Îşi aşază ochelarii la loc. Execută un viraj larg deasupra oraşului; din avion ninge cu manifeste. Pune roţile aparatului pe Câmpia Libertăţii...

Când cei doi au coborât din carlingă au fost întâmpinaţi cu strigăte de <<Ura!>> şi <<Trăiască România Mare!>>... Numărul celor din jur creşte simţitor; sunt, poate, câteva mii. Toţi vor să atingă avionul, să-i atingă pe cei doi. Cu greu se poate face ordine...”

Cartea prezintă, de fapt, destinul unui ofiţer aviator cu o activitate impresionantă, despre care multă vreme nu s-au ştiut prea multe. Comandorul Sandachi aduce astfel la lumină, în această carte-document, adevăruri tulburătoare, edificatoare pentru ceea ce înseamnă datoria unui om faţă de ţara în care s-a născut şi pe care a servit-o cu un devotament ce rar poate fi întâlnit.

Cele şapte capitole: Pregătiţi un avion care să aterizeze la Blaj; Pilot de front; Pe cerul Basarabiei; Pregătirea misiunii de la Blaj şi zborul; La Blaj; Golgota; Autoportret, însoţite de un foarte documentat album foto, dezvăluie cititorului caracterul omului Vasile Niculescu, modestia şi demnitatea cu care acesta a înfruntat vicisitudinile vieţii.

Faptele sale nu au fost acoperite de valul nemilos al indiferenţei, al uitării sau ascunderii adevărurilor istorice, iar asta se datorează atât efortului autorului, cât şi filialei Bacău a ARPIA, organizaţie care a sprijinit financiar apariţia acestei lucrări.

Pagină realizată de căpitan Mircea BARAC ■

TUBUL PITOT

În urmă cu nouă ani, pe la sfârşitul lui noiembrie 1999, se emitea o hotărâre a Parlamentului privind **Carta Albă a Guvernului – Armata României 2010: Reformă şi Integrare Euro-atlantică,** un document vizionar privind reforma din Armata României.

În cei nouă ani trecuţi de la elaborarea documentului, ţara noastră a devenit membru NATO, militarii români au sprijinit eforturile Alianţei în teatrele de operaţii, exerciţiile se desfăşoară de cele mai multe ori în comun cu parteneri din Alianţă. S-au făcut paşi importanţi înainte, au fost depăşite obiectivele gen **Forţa Proiect 2003** şi **Forţa Obiectiv 2007**, dar cu ce eforturi, cu ce sacrificii... din partea oamenilor!

Deşi se pot face analize laborioase pe această temă, ne vom opri doar la o singură problemă: înzestrarea Forţelor Aeriene Române. La ora când s-a alcătuit documentul, Forţele Aeriene Române aveau în dotare 339 de avioane de vânătoare şi vânătoare-bombardament, 38 de avioane de transport, 21 de avioane de cercetare, 147 de avioane de şcoală şi antrenament, 203 elicoptere, 28 de complexe de rachete sol-aer cu bătaie medie, 372 de tunuri de diferite calibre, 337 de staţii de radiolocaţie de diferite game.

Cel puţin aşa scrie în respectiva Cartă Albă. Peste câteva pagini, există o descriere a Forţelor Aeriene în perspectiva anului 2010. Iată ce scrie, negru pe alb, în capitolul respectiv:

"Forţele Aeriene vor reprezenta o structură de forţe predominant activă. Se vor constitui cu un efectiv de aproximativ 20.000 de militari, vor avea în dotare 84 avioane de luptă şi 48 elicoptere de atac şi vor fi structurate astfel:

În forţele active:

- 5 baze aeriene;
- 2 brigăzi de apărare antiaeriană;

În forţele teritoriale (de rezervă):

- 2 baze aeriene;
- 2-3 aerodromuri".

Ce se observă? Cu un an şi un pic înainte de celebrul an 2010, Forţele Aeriene abia numără în jur de 13.000 de oameni, cele 84 de avioane de luptă reduse din condei de la 339 au devenit un vis frumos în condiţiile în care, deşi începând cu anul 2010 LanceR-ul rămâne fără resursă, nu se ştie care vor fi deja celebrele ...48 de avioane multirol ce vor fi achiziţionate şi, mai ales, când anume. Dacă vor fi 48, pentru că sunt voci care "ştiu" că şi 24 ar fi suficiente! Cele două brigăzi de rachete sol-aer sunt, de fapt, una. Sigur, există programe majore de înzestrare...

Până atunci însă, misiunile sunt îndeplinite cu profesionalism de militari pasionaţi de meseria pe care şi-au ales-o. Piloţii au învăţat să zboare doar când sunt resurse. Mai nou, din ce în ce mai mulţi zboară cu spor la companii aeriene sau la Ministerul Internelor şi Reformei Administrative, unde sunt motivaţi. Rachetiştii se pregătesc sârguincios pentru viitoarea tehnică, mergând la aplicaţii cu un complex deosebit de fiabil... la nivelul anilor '70-'80, în vreme ce radiolocatoriştii au devenit la fel de rari ca şi piesele de muzeu. Tinerii fac orice să evite garnizoanele mari, unde ar da întreaga soldă numai pe chirie. Promoţiile au fost, în unii ani… microscopice (13 absolvenţi anul acesta la Academia Forţelor Aeriene). Şi exemplele pot continua.

An de an, armata nu a reprezentat o prioritate pentru diriguitorii noştri, dovadă contrazicerile dintre realitate şi estimările dintr-un document elaborat de chiar domniile lor. Asta într-o perioadă în care economia părea că dispune de resurse. Acum a venit blestemata de criză financiară şi, implicit, buget de austeritate. Un cerc vicios, în care sistemul militar pare prizonier. Pentru că, dacă nu ar fi fost criza, armata oricum nu reprezenta o prioritate.

Există, din anul 2004, mantaua de vreme rea folosită obsesiv în argumentaţii semidocte: suntem în NATO, ce nevoie avem de avioane! Ignorându-se faptul că pentru a beneficia de securitate trebuie, la rândul tău, sa fii un furnizor de securitate, conform obligaţiilor asumate de România la aderare, conform tratatului NATO. Dar dacă peste câţiva ani Alianţa nu va mai exista?

Sigur, nu intenţionăm să ne speriem de drobul de sare, nici să contestăm necesitatea restructurării, reorganizării şi modernizării armatei. Însă, dată fiind realitatea înfăţişată de cifre, se pune, în mod firesc, întrebarea: există, cu adevărat, o viziune asupra sistemului militar?

Căpitan Mircea BARAC ■

Membri Euroavia, în vizită la Muzeul Aviaţiei

Un grup de studenţi de la Facultatea de Inginerie Aerospaţială din cadrul Universităţii Politehnice Bucureşti au vizitat, în data de 01 noiembrie a.c., Muzeul Aviaţiei. Deosebit de încântaţi de modul de organizare a muzeului şi de exponatele prezentate, studenţii s-au dovedit interesaţi de colaborarea pe viitor cu specialiştii muzeului privind promovarea imaginii Forţelor Aeriene Române prin intermediul EUROAVIA, asociaţie la care majoritatea dintre ei sunt afiliaţi.

EUROAVIA reprezintă Asociaţia Europeană a Studenţilor la Inginerie Aerospaţială. Fondată în anul 1959, prezentă în 32 de oraşe din 17 ţări europene şi cu peste 1.300 de membri, asociaţia are ca scop stimularea contactelor dintre studenţi şi companiile din domeniul aeronautic şi aerospaţial, a schimburilor interculturale dintre membrii din diferite ţări, precum şi reprezentarea acestora la nivel internaţional.

Fiind o asociaţie non-guvernamentală, non-politică şi non-profit, EUROAVIA este condusă în exclusivitate de către studenţi, iar diversele activităţi sunt susţinute financiar exclusiv din cotizaţiile membrilor. Proiectele mai ample sunt finanţate prin sponsorizări şi prin taxele adiţionale plătite de către participanţi.

Căpitan Mircea BARAC ■

Un zbor pentru Unire

A Nr de propagandă 10.

Prima solie

din Țara românească ne-a sosit azi (Sâmbătă) la ora unu d. a.

Locotenentul-pilot *Nicolescu* din armata română și căpitanul *Precup*, originar din Transilvania, au sosit *cu aeroplanul*, împrăștiind Apelul pentru Blaj. Dânșii au plecat dela Bacău și au parcurs drumul până la Blaj în 2 ore.

Lumea a alergat din toate părțile aclamând aeroplanul, cu culorile românești.

După câteva virajuri peste oraș, aeroplanul a aterizat pe Câmpul Libertății.

Toată lumea a grăbit într'acolo, prin ghiață, zăpadă și tină, ca să strîngă mâna fraților ce ne-au adus solia mântuirii.

Ei ne-au spus, că Armata Română a trecut Carpații — prin zăpadă de peste doi metri — și că vin, să ne îmbrățișeze cu dragoste de frați și să anunțe și locuitorilor străini de pe aceste plaiuri românești, că vin în numele păcii și a libertății tuturor neamurilor.

Dl. *G. Precup* și *Dr. V. Macaveiu* i-au salutat, de binevenire.

Visul lui Vlaicu și al milioanelor de Români s'a isbândit.

El a fost solia cea dintâiu, simbolul; „visul neîmplinit", de care pomenea poetul.

Solia de azi e *realitatea*, biruința principiului național peste toate obstacolele de până acum.

Trăiască vestitorii acestei biruințe!

Trăiască România Mare!

* **Aeroplanul român a plecat indărăt, la Bacău, Duminecă, în 24 Nov. n., la orele 11 a. m. în fața unui public imens din Blaj și jur. Damele și domnișoarele blăjene au încărcat pe aviatori cu admirabile buchete de crisanteme. La plecare mulțimea a intonat cu mult elan imnurile naționale. Aviatorii ne-au zis cu drag „La revedere!" apoi, după un foarte îndrăzneț viraj, avionul s'a pierdut în marginea zării spre răsărit. . .**

MESAJUL ELEVILOR SCOLII NR. 178, SECTOR 1-PĂJURA CĂTRE COLECTIVUL REPREZENTANȚILOR MUZEULUI AVIAȚIEI, BUCUREȘTI

In activitatea Școlii noastre sărbătorirea Zilei Armatei a devenit o tradiție prin care privim cu emoție și recunoștință spre acești modeli de dăruire pentru asigurarea continuității noastre pe aceste meleaguri .

An de an , Ziua de 25 **Octombrie** a fost pentru noi , elevii Școlii Nr. 178 din București , un prilej să adresăm un călduros **„ *La mulți ani !*"** , urări de urări de împlinire a visurilor bravilor noștri eroi .

Ne-am propus anul acesta să cunoaștem mai multe lucruri din activitatea **Aviației Române** și , în special , ne dorim să aflăm mai multe lucruri despre aportul pe care **Aviația Română** l-a avut și îl are în cadrul Armatei .

Știm că unii dintre colegii noștri sunt interesați de aceste informații și , poate va ei își vor alege acest domeniu de activitate pentru viitor .

Mulțumim foarte mult domnului **Comandor Paul George Sandachi** , directorul Muzeului Aviației , pentru că a făcut posibilă vizita noastră astăzi , în ziua „Porților Deschise" și pentru că ne poate fi un început pentru cei care vizează ca într-o zi ....„cer trai cu capul în nori."

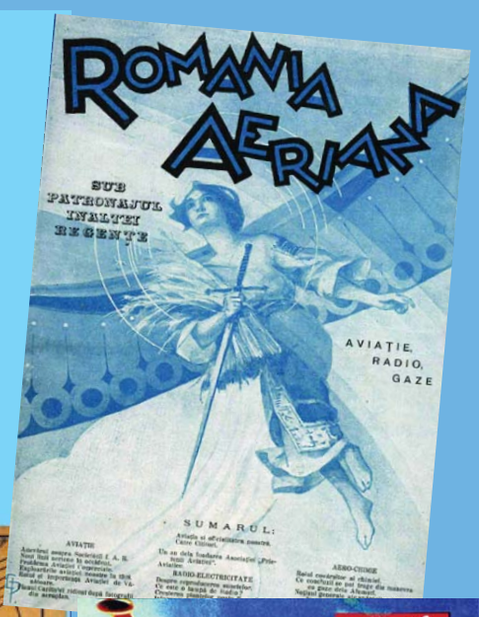
Din inimile noastre de copii vrem sincere felicitări și „succese în nobila misiune ce le revine."

Adresăm același felicitări cadrelor militare în rezervă și în retragere și un sincer omagiu distinșilor veterani de război , pentru sacrificiul făcut în slujba patriei .

Cu deosebit respect și admirație,
în numele elevilor Școlii Nr. 178,
Gabriela Hodor din clasa a VIII-a B.
Liderul elevilor

Director : prof. Mimoza -Maria Vulcu
Prof. Mihaela Nițu

Clasa a VIII-a B de la Școala nr. 178 din sectorul 1, București, a vizitat Muzeul Aviației cu ocazia Zilei Armatei. "Organizăm acțiuni culturale (vizite, concursuri etc.) în mod periodic, pentru a marca diferite aniversări importante ale societății românești", ne-a declarat Gabriela Hodor, liderul elevilor din Școala nr. 178



REVISTE AERONAUTICE EDITATE ÎN ROMÂNIA

AERONAUTICAL MAGAZINES PRINTED IN ROMANIA